ESTIMATES

Transport Canada

2004-2005
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before March 1.

Part III – Departmental Expenditure Plans, which is divided into two components:

1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before March 31 and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).

2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

Supplementary Estimates directly support an *Appropriation Act*. The Supplementary Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in the subsequent appropriation bill. Parliamentary approval is required to enable the government to proceed with its spending plans. Supplementary Estimates are normally tabled twice a year, the first document in early November and a final document in early March. Each Supplementary Estimates document is identified alphabetically A, B, C, etc. Under special circumstances, more than two Supplementary Estimates documents can be published in any given year.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

©Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented
by the Minister of Public Works and Government Services, 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

Telephone: (613) 941-5995
Orders only: 1-800-635-7943 (Canada and U.S.A.)
Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757 (Canada and U.S.A.)
Internet: http://publications.gc.ca

Catalogue No.: BT31-2/2005-III-48
ISBN 0-660-62564-4

105-00928/

Transport Canada

2004-2005 Estimates
Report on Plans and Priorities

Approved

Minister of Transport

Table of Contents

1.0 Messages....1

1.1 Minister's Message....1
1.2 Management Representation Statement....2

2.0 About Transport Canada....3

2.1 Strategic Outcomes....3
2.2 Legislative Mandate....3

3.0 Planning Overview....4

3.1 Strategic Plan....4
3.2 Summary of Plans and Priorities....5
3.3 Detailed Plans and Priorities by Strategic Outcome....7
3.3.1 Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development ...7
3.3.2 Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System31
3.3.3 Protect the physical environment....42
3.4 Management Agenda....50
3.4.1 Background....50
3.4.2 Towards Management Excellence....51
3.4.3 Accountability....52
3.4.4 People....53
3.4.5 Stewardship....55
3.4.6 Values and Ethics....56

4.0 Organization....58

4.1 Strategic Outcomes and Business Lines for the Estimates Year 2004-2005 58
4.2 Accountability....59
4.3 Departmental Planned Spending....60

5.0 Annexes....62

5.1 Summary of Capital Spending....62
5.2 Summary of Transfer Payment Spending....63
5.3 Details on Transfer Payment Programs....64
5.4 Respendable and Non-Respendable Revenue....74
5.5 Main Estimates Spending Authority....76
5.6 Net Cost of Program for the Estimates Year....77
5.7 Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)....78
5.8 Major Regulatory Initiatives....79
5.9 Horizontal Initiatives....85
5.10 Our Offices....96
5.11 Links For More Information....97

Index....99

Acronyms Used

ACAP	Airports Capital Assistance Program
ACAT	Advisory Committee on Accessible Transportation
BIF	Border Infrastructure Fund
CATSA	Canadian Air Transport Security Authority
CCG	Canadian Coast Guard
CMA	*Canada Marine Act*
CMAC	Canadian Marine Advisory Council
CN	Canadian National Railway
CPA	Canada Port Authority
CSA	*Canadian Shipping Act*
CSIF	Canada Strategic Infrastructure Fund
CSMP	Contaminated Sites Management Plan
DIAND	Department of Indian Affairs and Northern Development
EBP	Employee Benefit Plan
ECATS	Electronic Collection of Air Transportation Statistics
ECE	Economic Commission for Europe
FETI	Freight Efficiency and Technology Initiative
GATS	General Agreement on Trade in Services
GHG	Greenhouse gas
HCoMS	Highway Contributions Management System
HRSDC	Human Resources and Skills Development Canada
ICAO	International Civil Aviation Organization
ITS	Intelligent Transportation System
MAI	Marine Atlantic inc.
MLA	*Marine Liability Act*
MNS	Marine Navigational Services
MOST	Moving On Sustainable Transportation Program
MOU	Memorandum of Understanding
MVTA	*Motor Vehicle Transport Act*
NAFTA	North American Free Trade Agreement
NAS	National Airport System
NAP	National Airports Policy
NHS	National Highway System
NSC	National Safety Code
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development
R&D	Research and Development
RPP	Report on Plans and Priorities
RSMS	Railway Safety Management System
SDS	Sustainable Development Strategy
SEA	Strategic Environmental Assessment Policy
SHIP	Strategic Highway Infrastructure Program
SLSMC	St. Lawrence Seaway Management Corporation
SMS	Safety Management System
TDG	Transportation of Dangerous Goods
TP	Transport Canada Publication
UTSP	Urban Transportation Showcase Program

1.0 Messages

1.1 Minister's Message

As Canada's Minister of Transport, I am pleased to submit Transport Canada's 2004-2005 *Report on Plans and Priorities*, which outlines the Department's focus over the next few years.

Transportation has always been a vital part of Canada's economy and society. Together Canadians have built a safe and reliable transportation system that supports our prosperity as a nation and contributes to a quality of life that is the envy of people the world over.

Throughout our history, Canada's transportation policies have developed and evolved to respond to new challenges and changing priorities. In order to address the challenges facing our transportation system today, we will need to: become more competitive as a result of increased globalization and integration; strengthen security without disrupting traffic along our vital trade corridors; create innovative solutions to urban sprawl, congestion and the harmful effects of transportation on the environment; and develop adequate infrastructure so that all Canadians have access to a modern, safe and efficient transportation system.

New policies are required to respond to these challenges and unleash the potential of our people and assets in the transportation sector. To do this, we need to ensure our policies maintain and enhance a market-driven system, favour infrastructure investment and approaches that enhance the system as a whole, foster efficient and secure trade corridors, and focus on skills and research that support innovation in the sector. Dedication to the highest levels of safety and security and respect for the environment will guide our policies and outcomes.

As highlighted in this *Report on Plans and Priorities*, Transport Canada will be pursuing a number of initiatives to position the transportation sector as a key economic enabler for the benefit of all Canadians.

The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.
Minister of Transport

1.2 Management Representation Statement

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2004-2005 *Report on Plans and Priorities* (RPP) for

TRANSPORT CANADA

This document has been prepared based on the reporting principles and disclosure requirements contained in the guide to the preparation of the 2004-05 Report on Plans and Priorities:

- It accurately portrays the Department's plans and priorities.
- The planned spending information in this document is consistent with the directions provided in the Minister of Finance's Budget and by Treasury Board Secretariat.
- It is comprehensive and accurate.
- It is based on sound underlying departmental information and management systems.

The Planning, Reporting and Accountability Structure on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.

Signed:	L. Ranger
Name:	Louis Ranger
Title:	Deputy Minister
Date:	August 23, 2004

2.0 About Transport Canada

Transport Canada is responsible for the transportation policies and programs set by the Government of Canada. The Department works to ensure that all parts of the transportation system work effectively and in an integrated manner to provide Canadians with a sustainable system that is safe and secure, efficient and environmentally responsible.

Our Vision . . .

The best transportation system for Canada and Canadians

Our Mission . . .

To develop and administer policies, regulations and programs
for a safe, efficient and environmentally responsible transportation system

2.1 Strategic Outcomes

Transport Canada's strategic outcomes are to:

- Ensure high standards for a safe and secure transportation system.
- Contribute to Canada's economic growth and social development.
- Protect the physical environment.

The outcomes will be achieved through the pursuit of initiatives being carried out under the principles explained in Section 3.1 of this report.

2.2 Legislative Mandate

In Canada, all levels of government have some responsibility for the country's transportation system. Transport Canada delivers its programs and services under numerous legislative and constitutional authorities. Its focus is on developing a modern and relevant legislative framework that will enhance the safety, security, competitiveness and environmental sustainability of Canada's transportation system. A full listing of the legislation administered by Transport Canada can be found on our Web site at www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

Some of our legislation:

- *Aeronautics Act*
- *Canada Marine Act*
- *Canada Shipping Act*
- *Canada Transportation Act*
- *Canadian Air Transport Security Act*
- *Department of Transport Act*
- *Marine Liability Act*
- *Motor Vehicle Safety Act*
- *Motor Vehicle Transport Act, 1987*
- *Railway Safety Act*
- *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*

3.0 Planning Overview

3.1 Strategic Plan

Transport Canada is largely funded through operating expenditures, with authority to spend revenue received during the year. Some of our programs are managed through grants and contributions and we are held to the terms and conditions set out in each individual grant or contribution.

Transport Canada's policy framework is focused on allowing the Canadian transportation system to successfully meet the economic, social and environmental needs of the next decade and beyond. The framework provides for the principles identified below that will guide the Government of Canada's transportation decisions in key areas such as marketplace policies, strategic infrastructure investments and security initiatives.

Transportation decisions will contribute to the success of the broader government agenda of strengthening the country's social foundations, building a strong economy for the 21st century and strengthening Canada's place in the world.

PRINCIPLES

- Highest practicable safety and security of life and property, guided by performance-based standards and regulations when necessary.
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life based on competitive markets and targeted use of regulatory and spending interventions.
- Respect for the environmental legacy for future generations of Canadians, guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulatory and spending interventions.
- User pricing that better reflects the full costs of transportation activity, and transportation infrastructure decisions that meet user needs, based on governance models that provide for stakeholder involvement and transparency.
- Reasonable access to the national transportation system by Canada's remote regions.
- Accessibility in the national network without undue obstacles for persons with disabilities.
- Coordinated and harmonized actions across all modes of transport in support of inter-modality and to achieve modal neutrality.
- Partnerships and collaboration among governments and with the private sector for an integrated, cohesive transportation policy framework, taking into account the respective jurisdictions, roles and responsibilities of all participants.

3.2 Summary of Plans and Priorities

Strategic outcome: Contribute to Canada's economic growth and social development		
Priorities	**2004-05 Resources[1] $000's**	**Type of Priority**
Policy Framework initiatives:		
- Air sector activity monitoring	—	Ongoing
- Liberalization of air bilateral agreements	—	Ongoing
- Stakeholder consultations on domestic and international air transportation policies	—	Ongoing
- Air policy development and analysis	—	Ongoing
- Electronic Collection of Air Transportation Statistics	$747	New
- Third Party War Risk Liability Insurance	$100	Previous
- Regional and Small Airports Study	$100	Previous
- Inter-modal policy framework and projects	$5,000	Ongoing
- Modal choice freight and passenger studies	—	New
- Motor carrier standards	—	Ongoing
- Independent grain monitoring; disposal of grain hopper cars	$979 3 FTEs	Ongoing
- Shortsea shipping initiatives	—	New
- Bi-annual meetings of the Advisory Committee on Accessible Transportation	—	Ongoing
- Research projects to enhance the accessibility of the transportation network	—	Ongoing

Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors:		
- Airport Legislation	—	Ongoing
- Airport rent policy review	—	Previous
- Federal space review	—	Ongoing
- Lease management	$1,600	Ongoing
- Risk management	$100	Ongoing
- Airports Capital Assistance Program	$43,300	Ongoing
- Contribution programs in support of Canada's national highway system and other surface infrastructure	$206,600	Ongoing
- Infrastructure programs for transportation projects in support of highways, transit and borders	$2,700	Previous
- Governance of federal bridges	$87,800	Ongoing
- International crossings	$300	New
- Port divestiture	$46,800	Ongoing
- Ferry Program	—	Ongoing
- St. Lawrence Seaway surplus lands divestiture	$1,800	Ongoing
- Marine Navigational Services Study	$250	Ongoing

(continued on next page)

Summary of Plans and Priorities *(continued)*

Strategic outcome: **Contribute to Canada's economic growth and social development**		
Priorities	**2004-05 Resources[1] $000's**	**Type of Priority**
Skills and R&D Supporting Innovation:		
- Science and Technology / Research and Development initiatives	$7,500 23 FTEs	Ongoing
- Canada's Intelligent Transportation Strategic Plan	$9,974 7 FTEs	Ongoing

Strategic outcome: Ensure high standards for a safe and secure transportation system		
Priorities	**2004-05 Resources[1] $000's**	**Type of Priority**
- Civil Aviation Flight 2005	$127,000 1,433 FTEs	Ongoing
- Road Safety Vision 2010	$20,000 101 FTEs	Ongoing
- Rail Safety Direction	$20,000 146 FTEs	Ongoing
- Marine Safety, The Next Wave	$35,000 450 FTEs	Ongoing
- Transportation of Dangerous Goods Target 2010	$10,000 122 FTEs	Ongoing
- Transportation Security	$34,000 365 FTEs	Ongoing

Strategic outcome: Protect the physical environment		
Priorities	**2004-05 Resources $000's[1]**	**Type of Priority**
- 2004-2006 Sustainable Development Strategy	$500	Ongoing
- Climate Change	$27,500	Ongoing
- Contaminated sites	$31,100	Ongoing
- Strategic environmental assessment	$150	Ongoing
- Clean air initiatives	$600	Ongoing
- Full costs of transportation	$400	New

1. *This summary lists the priorities addressed in Section 3.3 Detailed Plans and Priorities by Strategic Outcome. Note that the resource figures are estimates only and that it is not possible at this time to provide an estimate of resources for all plans.*

3.3 Detailed Plans and Priorities by Strategic Outcome

3.3.1 Contribute to Canada's Economic Growth and Social Development

Policy Framework Initiatives

The role of government should be to create conditions that allow service and infrastructure providers to become more competitive and provide affordable choices to consumers. Government should set the competitive framework and intervene only as a last resort, if at all.
A market-driven policy framework should encourage innovation and investments by transportation service providers through measures that target long-term productivity and economic growth. Competition and market forces will continue to guide the growth and development of the national transportation system. A strong and healthy marketplace encourages existing competitors and new entrants to innovate and provide new services to meet the transportation needs of Canadians. A competitive climate will lead to cost reductions, efficiency gains and service improvements in the transportation system.

At the same time, the marketplace must respond to Canada's social values, demographic trends and geographical challenges. Government intervention may be required to achieve desired outcomes (e.g., correcting for market failures or using pre-emptive market power).

1. Air Transportation

Air Sector Monitoring
Transport Canada is closely monitoring Air Canada's restructuring initiative — which is being carried out under the protection of the *Companies Creditors Arrangements Act* — to ensure that the Government of Canada is ready to address policy or regulatory issues that might arise and initiate any necessary legislative or regulatory adjustments. This is a key component of the Department's monitoring of the air industry as a whole (airports, airlines, air navigation systems), to determine whether federal policies are achieving their objectives respecting the performance of the sector and its contribution to the economic strength of the country.

Liberalisation of Air Bilateral Agreements
As reported in the 2003-04 Report on Plans and Priorities (RPP), Transport Canada will continue to liberalize Canada's bilateral air agreements, which give Canadian carriers scheduled international air service access to foreign air markets and allow foreign carriers to operate such services to Canada. Canada has over 70 bilateral air agreements, and the Department participates in 10 to 12 rounds of air negotiations each year to conclude new agreements or liberalize existing ones. As part of the Government of Canada's plan to enhance and strengthen bilateral relations with the U.S., Transport Canada will be consulting with stakeholders to assess the merits of a possible further liberalization of the bilateral air agreement with the U.S. While

the 1995 Canada-U.S. Air Agreement is one of Canada's most liberal, there remain a number of areas where agreement was not possible at that time.

International Air Transportation Policies

On March 31, 2004, the Government of Canada signed the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment. These instruments will establish a harmonized international asset-based financing framework for aircraft. The Convention and Protocol will also replace national registry systems for aircraft with a single international registry that would record rights and determine their order of priority for use in the purchase and financing of aircraft. Ratification of the Convention and Protocol will provide increased certainty to creditors, which is expected to translate into larger amounts of credit available to airlines and aircraft manufacturers at lower cost.

Electronic Collection of Air Transportation Statistics

Following a ten-month pilot project, Transport Canada initiated the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program to improve the quality, scope and timeliness of air transportation statistics for policy formulation, planning and decision-making. To date, the ECATS initiative has mainly focused on data collection from Canadian carriers. During the next calendar year, the list of data providers will be expanded to include foreign carriers serving Canada, and the technology underlying the transmission process will continue to be refined. The ECATS initiative is scheduled for completion at the end of March 2005.

Third Party War Risk Liability Insurance

One of the consequences of the events of September 11, 2001 was the cancellation of certain types of aviation insurance. Most classes of insurance were eventually reinstated, albeit at a higher cost, but third party war risk insurance was not available on realistic terms and at commercially reasonable rates. Canada's air transportation industry cannot operate without full insurance coverage and, for this reason, the Minister of Transport was authorized to provide an indemnity to Canadian air transportation companies for third party aviation war risk liability coverage. As noted in its last RPP, Transport Canada will continue to provide this coverage to contribute to business continuity for the aviation industry, and will do so until reasonable and practical alternatives became available on the commercial insurance market. At present, the Government of Canada has elected to continue the indemnity program until December 31, 2004. Transport Canada will continue to monitor developments in the global aviation and insurance fields to provide updates on progress and available options.

Regional and Small Airports Study

Also as noted in its last RPP, Transport Canada is conducting a study to analyze the financial viability of regional and small airports that have been transferred by the Department since the introduction of the National Airports Policy (NAP) in 1994. The NAP provides a framework that defines the Government of Canada's role

regarding airports. The study was launched following the decision to continue the divestiture initiative; it will help the Department understand the impact of federal government divestitures on affected communities. Over ninety airports across the country were approached to participate in the study. Of these, approximately 70 per cent have responded in full or in part to the survey sent to them in the summer of 2003. The study will be completed in 2004-2005.

2. Surface Transportation

Inter-modal Policy Framework and Projects

Transport Canada recognizes the growing importance of modal integration to the efficient movement of goods. To better understand modal freight connections, the Department is consulting with provinces and stakeholders to identify impediments to modal integration, including physical and institutional barriers. Analysis of the available information and the results of the consultations will support the development of a national inter-modal policy framework in 2004, to identify areas of potential action for both public and private sector interests.

Modal Choice Freight and Passenger Studies

To develop a better understanding of modal choice preferences by both shippers and passengers, a series of research studies are planned. These studies will include the development of predictive models, data collection through surveys and analysis of trends in, and impacts of, modal preferences. These studies will help improve policy analysis on modal demand and help shape future decisions on modal supply and the impact of investment decisions on the various modes.

Motor Carrier Standards

To promote domestic motor carrier safety and trade, Transport Canada will enhance carrier safety harmonization and compatibility across Canada. On the international front, the Department co-chairs a formal mechanism for harmonizing surface transport standards among NAFTA countries. For further information, visit www.tc.gc.ca/pol/en/truck_bus/mcpolicy_e.htm. The Department is also committed to maintaining the existing national standard for truck conditions of carriage. To this end, the Department will use the regulatory authority of the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* to achieve these objectives. Progress will be monitored through consultations with provinces and stakeholders through the Councils of Transportation Ministers and Deputies, and in particular through the Canadian Council of Motor Transport Administrators and its sub-committees.

As noted in the previous Report on Plans and Priorities, Transport Canada is reviewing the December 2002 recommendations of the Senate Standing Committee on Transportation and Communications respecting the liberalization of national bus industry entry standards, a subsidy program for rural bus service, reappraisal of accessibility and safety standards, and greater public information on the environmental advantages of buses. Consultations with provinces and stakeholders on these recommendations are ongoing. The federal government is concerned about

inconsistencies among the provincial regulatory regimes, some of which are already liberalized while others are not. As the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* allows provinces to apply these regimes to carriers in federal jurisdiction — effectively most of the intercity and charter bus industry — there is currently no consistent national marketplace framework for this transportation mode. One objective of the consultations is to determine whether there is consensus on the incremental approach to liberalization recommended by the Senate Committee.

Independent Grain Monitoring; Disposal of Grain Hopper Cars
Changes in grain transportation and handling policies (i.e., expanded tendering for Canadian Wheat Board shipments to port, a cap on railways' annual grain revenues, and improved branch line rationalization) are resulting in a more efficient and effective system. System performance will continue to be monitored for another two years by the independent monitor, Quorum Corporation, to assist in the identification of issues that may require further government action. For further information, visit the Web site at www.quorumcorp.net. To meet a commitment from the 1996 federal budget, and to continue the move toward a more commercial system for the movement of grain, the Government of Canada will assess options for disposing of its fleet of grain hopper cars.

3. Marine Transportation

Canada Marine Act Review
In 2002, a review was carried out by a panel of marine industry experts to address the implementation issues that have arisen in the four years since the passage of the *Canada Marine Act* (CMA). The panel's report, which was tabled in June 2003, contained two general recommendations and 28 specific recommendations concerning the Canada Port Authorities (CPAs), the St. Lawrence Seaway, public ports, pilotage, and ferries. The report also contains ten observations considered by the panel as important to the objectives of the National Marine Policy and the CMA. In 2004, Transport Canada will continue to undertake several studies concerning competitiveness and financial issues related to the CPAs, as well as studies on the economic impact of the marine industry benefits and trends. The results of these studies, in conjunction with the panel recommendations and observations, will guide the Department's considerations regarding amendments to the CMA, future marine policy direction, and the use of alternative mechanisms to promote a more efficient and effective marine industry.

General Agreement on Trade in Services
A new round of negotiations on the World Trade Organization's General Agreement on Trade in Services (GATS) started in 2002. Maritime services are part of the negotiations and Canada has put forward an offer of commitments based on two specific principles: market access (removal of trade barriers), and national treatment (removal of government bias toward domestic industries). Successful conclusion of these negotiations will allow for greater access to foreign markets for our transportation industry.

Shortsea Shipping Initiatives
Further use of the marine mode can help alleviate surface congestion, enhance modal integration and contribute to reducing greenhouse gas emissions. To this end, shortsea shipping generally defined as the movement of cargo and passengers by water between points within close proximity without crossing an ocean, covers domestic coastal and inland shipping as well as that between Canada, the U.S. and Mexico. Memoranda of Cooperation have been signed with the U.S. and Mexico to share information and experience, and Transport Canada will explore opportunities with stakeholders to enhance the use of marine capacity and improve modal integration and efficiencies. As a result of a series of workshops attended by many modal stakeholders, a Departmental strategy regarding shortsea shipping will be developed during 2004. More information on shortsea shipping can be found at www.tc.gc.ca/POL/EN/Marine/shortseaS/menu_e.htm.

4. Accessible Transportation

People with disabilities have traditionally had difficulty making full use of the transportation system to get to work, travel and visit friends and relatives. Obstacles in the system have prevented these citizens from participating fully in activities that others take for granted and it is an accepted fact that the number of persons with disabilities will continue to grow as the Canadian population ages. As such, Transport Canada will pursue a number of initiatives that will lead to the development of a long-term multimodal federal strategy for enhancing access to the transportation system in Canada.

Bi-annual Meetings of the Advisory Committee on Accessible Transportation
As noted in the previous RPP, Transport Canada has committed to work with the voluntary sector to achieve better accessible transportation policies for Canadians. The Department will continue to support bi-annual meetings of the Minister's Advisory Committee on Accessible Transportation (ACAT) and work to further modernize ACAT consistent with the principles outlined in the Government of Canada's Voluntary Sector Accord. A more focused ACAT should result in the identification of a number of new measures for improving access to all modes of transport, and permit seamless transport for people with disabilities. The success of ACAT's modernization will be assessed in relation to its consistency with the Voluntary Sector Accord, the applicability of the committee's advice and recommendations submitted to the Minister, and the ability of ACAT members to better serve all citizens.

Research Projects
Transport Canada will also undertake a number of research projects that will contribute to the development of a strategic plan to deliver a long-term federal strategy for enhancing the accessibility of the national transportation system, including:

- Evaluating the results of the Intercity Bus Code of Practice Awareness Campaign on the Voluntary Provision of Accessible Transportation Services towards providing better information on the level of awareness of accessibility within the bus industry, various levels of governments and the targeted travellers.

- Following up on the outcome of the 2003 Service Animals Workshop with industry and travellers to ensure that the requirements are well known and to provide a comprehensive awareness of available services to users. This will provide needed information to carriers, service providers and manufacturers on the requirements to facilitate the transport of service animals that accompany travellers with disabilities.

Infrastructure and Efficient, Secure Trade Corridors

A productive and competitive economy requires effective coordination and integration among all modes. This is fundamental to our success, particularly in the context of an integrated North American market. It is also essential if we are to achieve our goals for a more environmentally sustainable future. Given transportation's key role as an economic enabler, and in light of the increasing pressures placed on transportation infrastructure, investments need to be strategic and consistent with the North American economic context.

A multimodal infrastructure strategy and sustainable funding mechanisms are required to support projects that improve system efficiency and the integration of the various modes as part of a holistic approach to transportation choices. Such a strategy would place resources where they are most needed from a competitiveness perspective as well as in support of our environmental agenda. We must ensure that our most strategic ports, rail lines and trucking corridors interconnect efficiently with each other. The seamless flow of people and goods needs to be one of the central criteria in determining infrastructure funding.

The future of our economy depends on efficient trade corridors that allow all modes of transport to capitalize on Canada's competitive advantage as a gateway between North American and other global markets. But while we need to continue to make investments to improve the smooth and efficient flow of goods and people across the Canada-U.S. border, trade flows and tourism are increasingly dependent on concerns about the security of the transportation system. Addressing these concerns involves the development of a multi-jurisdictional approach to border issues and specific interdepartmental strategies.

Transport Canada is committed to completing the divestiture of operations, fine-tuning the governance regimes based on recent experience, and exploring new avenues for the commercial development of transportation infrastructure and services. In collaboration with Infrastructure Canada, provincial and territorial

governments and other stakeholders, the Department will continue to promote strategic investments in Canada's transportation system.

1. Air Transportation

Airport Legislation

To strengthen governance, transparency and accountability at Canada's major airports, primarily those that are operated by airport authorities, further work will be carried out on a possible legislative framework as previously outlined in the proposed Canada Airports Act. This will include additional consultations with key stakeholders (e.g., affected airports and airlines and other interested parties). In addition to a formal declaration of national airports policy, possible elements of a legislative framework could cover the roles and responsibilities of the Government of Canada and the airports, obligations respecting transparency and accountability, the governance regime for airport authorities, mechanisms for users' input, competition issues related to access to facilities and slots, charging principles and a process for the setting of user charges, airport authorities' ancillary activities and enforcement mechanisms.

Airport Rent Policy Review

A review of the policy respecting the rent collected by the Government of Canada from airport authorities should be completed over the planning period. The review has been examining issues such as the quantum and equity of rents paid and the broader impact of these rental costs on the viability of the domestic air sector. The review is seeking to develop an approach that will ensure airport authorities are paying reasonable rents for the lands, facilities and business opportunities that they lease from the Government of Canada. Final decisions will be implemented through amendments to the appropriate clauses in the leases signed between the airport authorities and Transport Canada.

Federal Space Review

A review of the space occupied by federal departments and agencies at key airports across the country was launched in 2003. Numerous federal entities require space at airports to carry out their mandates, including the inspection agencies and Transport Canada. Since September 11, 2001, there has been a need to increase the federal presence at airports to fulfill the safety and security roles of the Government of Canada related to the processing of passengers and cargo. The additional demands on free space have created new cost challenges for the airport authorities and this has led to the decision to review the needs and the manner in which the authorities are expected to accommodate them. As a result of this review, which will be completed in 2004, the Government of Canada will be in a better position to determine whether its existing policies require adjustment.

Lease Management

The health of Canada's air transportation industry relies heavily on the ongoing viability and efficiency of National Airport System (NAS) airports. Twenty-one airport authorities operate 22 of the 26 NAS airports. In its role as landlord of these airports, Transport Canada will continue to ensure that airport authorities are in compliance with all the requirements of their ground leases, including the payment of rent. The Department will continue to serve as custodian of the government assets, while recognizing the arms length commercial arrangements with the airport authorities.

No significant change to NAS airport operations arising from lease management is anticipated in 2004,with the exception of the insurance provisions of the ground lease.

The ground leases require the airport authority to maintain insurance to indemnify the Crown from risk and to ensure the ongoing operation of airport authorities in the event of significant loss. The existing insurance provisions were developed prior to the first airport transfers in 1992; since that time, insurance markets and anticipated risks have changed and there appears to be an opportunity for some combination of improved coverage and cost effectiveness.

A study was commenced in 2003 with the assistance of independent expert consultants and the active support of the airport authorities. As a result, the Department expects to introduce new provisions into the airport authority ground leases in 2004, thereby providing the airport authorities the opportunity for more flexible and cost-effective risk management. Airport authorities will be able to better tailor their risk management plans and insurances to their needs.

Through the government's custodian role, the Department is able to monitor airport activities in relation to the following areas:

- Ongoing maintenance and protection of the world-class infrastructure.
- Compliance with all applicable laws (e.g., safety, security, environment).
- Insurance for ongoing operation in the event of loss and to provide indemnity against such losses to the Crown.

Lease management is a due diligence function that ensures the interests and investments of Canadian taxpayers in airport infrastructure are protected over the term of the lease and that, at the end of the lease, the assets remain in good order. Lease monitoring forms an integral part of lease management and results in a well-maintained infrastructure that complies with safety, security and environmental laws and provides the Crown — and ultimately the taxpayer — with protection against major losses. Reports to senior management provide feedback on

monitoring activities, lease compliance findings, and the general state of the airport and its finances.

The intermediate results of the lease management function will continue to be monitored through audits. In fact, successive audits have confirmed the Department's effectiveness in ensuring the collection of rent, but the Department has seen the need to improve the delivery of other custodian activities. The 2003 lease year is the third year of planned upgrades involving staff training, independent review and incremental improvements. The planned upgrades will result in an annual review for 2003 that demonstrates clear progress on, or final resolution of, any issues identified in prior annual reviews, and also provides a corrective action plan for any issues that arose in 2003. Rent will continue to be collected in accordance with the terms of the ground leases.

Airports Capital Assistance Program

The Airports Capital Assistance Program (ACAP) was established in 1995 and is an integral part of the National Airports Policy. ACAP assists eligible airports with the financing of capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction. The current program commitment is $190 million over a five-year period, from April 2000 to March 2005. Over the medium term, it is expected that the program will help maintain or enhance airport safety levels, increase the life of assets, reduce operating costs and, where possible, increase the use of environmental sustainable practices at airports. Over the longer term, it is expected that ACAP will contribute to environmental sustainability and the continuation of the operation of safe feeder airports to the national airports system.

Progress towards these results will be assessed every five years at the time of program renewal. An evaluation of ACAP is currently underway in preparation for renewal of the program (expected prior to April 2005) for another five years. The evaluation will determine whether ACAP continues to be relevant, whether its objectives have been achieved, and whether there are other more cost-effective ways to deliver the program.

Divestiture of Non-NAS Airports

In May 2002, a three-year extension was approved to continue the divestiture of small airports (non-National Airport System) to local community interests. As of December 1, 2002, 61 regional/local and 28 small airports had been transferred, leaving 10 regional/local and three small airports to be transferred. The divestiture of airports is intended to foster more commercial and locally accountable airport management, increase airport viability, and more closely match airport facilities with the needs of users and communities. The divestiture of the small airports is expected to be completed by the end of March 2005.

Transport Canada expects to complete a review of the federal government's long-term role in the 13 remote airports it currently funds or operates. The review will

examine the most appropriate transportation strategy for these airports and provide policy recommendations for consideration by the government.

2. Surface Transportation

Contribution Programs in Support of Canada's National Highway System and Other Surface Infrastructure

As provided for in the 2000 federal budget, a $600 million Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) was established to enhance the efficiency and safety of the national highway system over five years. The program includes $500 million for highway construction and $100 million for national system integration initiatives, which include improvements at border crossings, transportation planning and modal integration studies/projects and the deployment of intelligent transportation systems.

SHIP – Highways Component

Federal funding for highways is now largely targeted over 24,000 kilometres of highways that form the National Highway System (NHS). Created by federal-provincial-territorial Ministers of Transportation in 1988, it includes primary routes that provide for inter-provincial and international connections to major population and commercial centres, major land border crossings, and other transportation modes served directly by highways. As a result of SHIP, Transport Canada is working with the provinces and territories in providing funding to identify those parts of the NHS that need immediate attention because of growing traffic and increasing trade. These projects are being submitted by the respective provinces and territories.

Transport Canada will continue to administer the thirteen contribution agreements that have been signed under SHIP. Sixty-four construction projects have been announced and approved for funding. The highway improvement projects primarily consist of twinning highways, constructing interchanges and bypasses, and upgrading roads to improve safety and capacity. Over the next three years, approximately 370 kilometres of the NHS will be improved.

Transport Canada ensures that all highway projects meet the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act* . The Department will continue to undertake cost benefit studies and economic and safety analyses for each highway project. The Department will also continue to participate as a member of both the World Road Association and the Transportation Association of Canada to ensure that highway guidelines for design, operation and utilization continue to be appropriate. Research will continue to be conducted to update guidelines and to ensure that new and old highways are utilizing the latest technologies to improve capacity.

Improvements to the NHS are expected to contribute to increasing mobility and transportation efficiencies, improving trade and economic development, and enhancing safety performance. There are two important monitoring instruments that are being used to track progress towards the expected results. The first is the Management Committee, on which both federal and provincial/territorial parties are represented. The committee, which meets semi-annually, oversees the progress achieved by the funding recipient and ensures compliance with the objectives and criteria of the agreement. The committee also ensures that construction and engineering guidelines for conducting highway projects and studies are applied consistently and that any required environmental measures are taken. The second method of monitoring progress is through the Highway Contributions Management System (HCoMS), which is designed to manage approved contributions to provincial and territorial highway programs. The HCoMS outlines each program, manages the projects, contracts and claims, and controls financial data for each program. The database is shared with provinces, territories and municipalities. Furthermore, departmental officials ensure that all projects comply with financial policies established by Treasury Board prior to making a payment to the funding recipient. For further information visit www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm.

SHIP – National System Integration Component — Border Crossings and Studies.

The main objectives of these two initiatives are to support tourism, trade and traffic flows on north-south and east-west surface transportation corridors across the Canada-U.S. land border and to improve mobility and transportation, efficiency, productivity, safety and security for passengers and freight, including connections between modes. Funding is reserved for land border crossings identified by the Canada Border Services Agency as Designated Commercial Offices (commercial facilities open 24 hours a day). Transport Canada will manage the implementation of the approved border improvement projects announced in previous years, including a $14.1 million federal investment targeted at the four crossings in the British Columbia Lower Mainland, $440,000 for improvements to Huron Church Road in Windsor, Ontario; and $29.5 million for the Lacolle, Quebec–Champlain, New York crossing. In May 2004, $5.6 million was announced for a new international truck route in Sault Ste. Marie, Ontario. These projects will enhance safety and relieve traffic congestion and are scheduled for completion by 2006. Under this component of the SHIP, Transport Canada also selects innovative initiatives to improve surface infrastructure (road, rail, bridges and tunnels), border services and technology. Results are expected to help address capacity and congestion problems at border crossings and support the implementation of the Smart Border Declaration, enhance safety and security at border crossings and include financial participation of other public and private sector partners.

Transport Canada will continue to work closely with provinces/territories, municipalities, First Nations, private enterprises, academia, public or private transportation authorities/agencies and not-for-profit organizations to identify projects that are eligible for funding under this component of the SHIP. The

Department will also continue to administer and manage the contribution agreements that are established in the same manner as the highway component.

Transport Canada has funded several transportation planning/modal integration studies in British Columbia, Ontario and Alberta related to rapid transit links, rail corridors and higher speed passenger rail systems. Transport Canada subsequently issued a call for proposals in February 2004 for transportation planning/modal integration initiatives. Applications were received in May 2004 and are currently being evaluated.

Transport Canada will monitor progress towards expected results by ensuring that funding recipients comply with the terms and conditions of agreements, and that national standards for conducting these projects and studies are applied consistently.

SHIP – National System Integration Component — Intelligent Transportation Systems .

In March 2001, Treasury Board approved approximately $30 million of SHIP funds to promote the application of Intelligent Transportation Systems (ITS) technologies across Canada. Canada's ITS Strategic Plan, *En Route to Intelligent Mobility*, guides the disbursement of ITS funds. The plan sets out the Government of Canada's strategy for stimulating the development and deployment of ITS innovations across urban and rural Canada. Electronic tolling, transit smart cards, and centralized traffic management are examples of ITS innovation. ITS offers an opportunity to improve the efficiency and competitiveness of the transportation system. In some instances, the application of ITS technology can help address congestion problems in cities or at border crossings.

Infrastructure Programs for Transportation Projects in Support of Highways, Transit and Borders

As noted in the last three federal budgets, the Government of Canada places a high priority on highway and transit infrastructure improvements that meet environmental, social and economic goals and ultimately improve Canadians' quality of life. In the 2001 and 2003 federal budgets, the Government of Canada announced $4 billion for the Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF), Phase 1 and 2, and $600 million for the Border Infrastructure Fund (BIF).

Transport Canada is working closely with Infrastructure Canada on the transportation projects to be funded under CSIF and BIF; projects include highways, transit and border projects. The funding resides with Infrastructure Canada, which has overall responsibility and accountability for the programs, while Transport Canada provides technical input, analysis and advice on the selection of transportation projects, jointly negotiates and seeks Treasury Board approval of the contribution agreements and is responsible for implementing the projects. It is expected that these projects will increase efficiency and safety of the surface

transportation system, improve sustainable transportation and improve the flow of trade and traffic to the Canada-U.S. border. As of December 2003, twenty transportation projects with total federal funding of $2.2 billion have been announced. While Infrastructure Canada is responsible for measuring progress towards the expected results of these funding programs, Transport Canada will contribute to results monitoring by assessing the results of specific projects and ensuring that funding recipients complete projects according to the objectives and criteria outlined in the agreement. For more information, visit www.infrastructure.gc.ca.

CSIF was created following the Budget 2001, which provided $2 billion in funding for large, strategic infrastructure projects across Canada. Budget 2003 provided an additional $2 billion for future projects that will focus on water quality and access, trade corridors, connectivity, sustainable urban growth and northern infrastructure. Negotiations are ongoing with provinces and territories for additional projects to be funded under this program. Negotiations are underway with the provinces and municipalities to conclude agreements on two urban transportation projects announced in 2003 under CSIF — improvements to GO Transit's rail network in the extended Greater Toronto Area ($385 million federal funding); and the Richmond-Airport-Vancouver Rapid Transit project ($300 million federal funding). An agreement has been signed for a third transit project, announced in 2003, with the Regional Municipality of York for the Quick Start phase of the York Region Rapid Transit Plan ($50 million federal funding). Once concluded, the agreements will be administered by Transport Canada to ensure compliance with the terms and conditions. The Department is working closely with Infrastructure Canada on reviewing urban transportation proposals submitted for funding consideration under CSIF.

Most of the $600 million BIF funding is targeted at the six busiest commercial land border crossings with the United States, as well as important regional border crossings. Over $440 million in federal contributions have already been announced for transportation projects at Canada's busiest border crossings — St. Stephen, New Brunswick ($45 million); Niagara, Sarnia and Fort Erie, Ontario ($155 million); Windsor, Ontario ($150 million); North Portal, Saskatchewan ($5 million); and Lower Mainland in British Columbia ($90 million).

Transport Canada will continue to promote secure and efficient Canada-U.S. trade and transportation flows and land border operations. The Department plays a key role with respect to the Smart Border Declaration, a 30-point action plan identifying and addressing security risks in expediting the flow of people and goods, which was concluded in December 2001 between Canada and the United States. Border improvement projects, such as the deployment of advance traveller information systems or building dedicated approach lanes for low-risk travellers and commercial carriers, will enhance security while improving the cross-border flow of legitimate goods and people. For information on the Action Plan for Creating a Secure and Smart Border, visit www.dfait-maeci.gc.ca/can-am.

As existing 'smart border' initiatives are implemented and new border initiatives are advanced, Transport Canada's activities will:

- Promote both border-wide and regional, bi-national transportation planning through mechanisms such as the Canada-U.S. Transportation Border Working Group and the British Columbia/Washington state-based International Mobility and Trade Corridor.

- Improve border infrastructure capacity, through both infrastructure improvements that support enhanced border processes and the effective use of technologies such as intelligent transportation systems.

- Track U.S. border security measures and assess their impact on Canadian carriers and transportation efficiency through: monitoring developments and announcements with respect to U.S. laws and regulations and associated implementation issues; the analysis of reports and feedback from other government departments, the Canadian Embassy and consulates; and ongoing information exchange and communication with other jurisdictions and stakeholders.

In the Windsor-Detroit area, Transport Canada and its partners (Province of Ontario, U.S. Federal Highway Administration, and the State of Michigan) are developing a 30-year Bi-National Transportation Strategy that will lead to additional cross-border capacity. Details are available at www.partnershipborderstudy.com. In addition, the Government of Canada and the Province of Ontario have committed $300 million to improve access to the existing Windsor border crossings. On March 11, 2004, Canada, Ontario and Windsor announced the first phase of projects to be built under the commitment.

Transport Canada will continue to contribute funds to the province of Quebec under the Outaouais Road Development Agreement. Signed in 1972, the objective of the program is to improve the road system in the Quebec portion of the National Capital Region and to provide a level of service adequate to the needs of the region. The expected results of projects funded under this agreement are to improve the National Capital transportation system by reducing congestion and improving safety. Transport Canada will monitor progress towards expected results by ensuring that funding recipients comply with the objectives and criteria of the agreement. A retrospective analysis of specific projects on efficiency, safety and socio-economic aspects of the Outaouais transportation system will be undertaken as soon as the projects are completed.

The completion of a southern by-pass around Montreal (Autoroute 30) is a priority for the Government of Canada. Transport Canada and Infrastructure Canada are working with the Government of Quebec on this project. The two governments announced that funding from the Canada Strategic Infrastructure Fund would be used to build the western section of the Autoroute 30 extension, in partnership with

Quebec and the private sector. This undertaking is intended to reduce congestion and improve the movement of people and goods in the Montreal area, as well as improve access to markets in Ontario and the U.S. for Atlantic Canada and Quebec.

Urban issues continue to be at the forefront of the Government of Canada's priorities. Transport Canada will work towards the development of a federal urban transportation strategy in support of sustainable cities. The Department will continue to provide advice to relevant federal institutions, initiate research and support programs and activities in respect of sustainable urban transportation.

Transport Canada has selected Union Pearson AirLink Group (UPAG) to design, finance, construct, operate and maintain the air-rail link between Toronto's Union Station and the Lester B. Pearson International Airport. The link will provide a reliable, fast, direct connection between downtown Toronto and the airport, thereby improving service to travellers and helping to alleviate congestion problems. The Department will continue to facilitate this project by working with stakeholders and UPAG to ensure the successful implementation of the service.

Governance of Federal Bridges

Transport Canada will continue to oversee the sound management of federally owned bridges. Effective bridge management contributes to safe, secure and efficient movement of people, goods and services, and to international trade development. In collaboration with Crown corporations, the private sector and international bridge authorities, the Department will continue to exercise a monitoring and oversight role with respect to the following major bridges: Confederation, St. John Harbour, Jacques-Cartier, Champlain, Honoré-Mercier Seaway International, Thousand Islands, Peace, Blue Water, and Sault Ste. Marie. These bridges are major transportation links and components of the National Highway System. In terms of monitoring, bridges that are operated by Crown corporations are required to submit, for government approval, annual corporate plans that include operating and capital budgets and performance of the corporation compared to previously approved objectives; a summary is also submitted to Parliament. Transport Canada also meets regularly with non-Crown corporation bridge authorities to monitor their progress.

Finally, the Department will also seek approval of a funding strategy for continuation of remote passenger rail services provided by VIA Rail or supported by the Department.

3. Marine Transportation

Port Divestiture

Transport Canada continues to implement its well-advanced Port Divestiture Program to transfer the ownership and operation of regional/local ports and remote ports to other federal departments, provincial, municipal and local interests. As of

December 31, 2003, the Department had divested 450 of its original 549 ports. The program is designed to place port operations in the hands of those best suited to respond to the local circumstances of these ports and thus contribute to a more effective and efficient transportation system. By the end of fiscal year 2003-04, transfers to date will have resulted in estimated net savings to the Canadian taxpayer of $142 million.

A performance measurement strategy has been implemented to assess the results of the Port Divestiture Program. Some of the activities in the strategy include post-transfer evaluations that identify issues requiring policy revisions and evaluate the elements of port transfer transactions to ensure compliance with delegated authorities and departmental policy. Another part of the performance measurement strategy is the post-divestiture audits, which will ensure that new port owners are abiding by the terms and conditions outlined in the transfer agreements. A Port Monitoring Database System has been developed to facilitate monitoring activities.

The Government of Canada has announced a three-year extension to the program, to March 31, 2006. This will provide the Department with the time it requires to divest the remaining 69 regional/local ports and 30 remote ports (where there is an interest) under its administration. The February 2003 budget allotted $50 million for the next two fiscal years; any additional funding requirements will be addressed in future budget exercises.

Several issues, such as Aboriginal concerns, provincial consent and funding, have hampered progress on divestiture. These issues will continue to be addressed over the next two years. In British Columbia and Ontario, First Nations' concerns were very prominent, prompting the development of a consultation model to guide divestiture under these unique circumstances. While the model does prolong the process for divestiture, it has been successful and has brought consensus among parties in numerous cases. The requirement to obtain provincial consent in Newfoundland and Labrador and Quebec has also slowed the divestiture process. For further information, visit www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm.

CPA Compliance Monitoring

Transport Canada is responsible for ensuring that all Canada Port Authorities (CPAs) conduct their affairs in accordance with the provisions of the *Canada Marine Act* (CMA), the associated management regulations and their Letters Patent.

Accordingly, departmental officials developed the CPA Compliance Monitoring Framework and related procedures, to ensure national consistency in legislative monitoring, reporting methodologies and documentary evidence gathering. In order to facilitate these monitoring activities, a national Port Monitoring Database was launched in December, 2003 providing departmental officials, in both the regions and in headquarters, with the means of facilitating the recording and reporting on significant information related to the administration of CPAs.

In February 2004, an audit was conducted in order to determine whether an effective system of compliance monitoring and oversight had been instituted by Transport Canada. The auditors concluded that the Department's mandate with respect to CPAs had been clearly defined, and that a satisfactory framework had been established to exercise oversight responsibilities.

CPA Property Issues

Transport Canada is responsible for approving real property transactions at Canada Port Authorities. Intrinsically, this involves ensuring that strategic port development is consistent with the *Canada Marine Act*, and takes into consideration environmental concerns as well as urban planning, to ensure that issues related to city congestion and intermodal connections are addressed. In addition, Transport Canada is responsible for consulting First Nations where an aboriginal right or title exists with respect to property managed by a CPA.

CPA Gross Revenue Charges/Public Port Tariffs

Transport Canada is responsible for collecting Gross Revenue Charges from Canada Port Authorities, including any associated interest. Once paid, Transport Canada issues a Certificate of Good Standing to CPAs, which forms an integral part of their financing process.

For public ports that Transport Canada continues to operate directly, Transport Canada establishes a national public port tariff system. These funds help to offset costs associated with their ongoing operation, maintenance and long-term capital needs.

Ferry Program

Since the introduction of the National Marine Policy in 1995, the ferry program's main policy objective has been to establish a commercial framework for the provision of marine transportation services, with greater reliance on the private sector to operate ferry services. Transport Canada will continue to evaluate options to this end in relation to the remaining subsidy programs, as well as the future of its ferry terminal sites and vessels in Atlantic Canada.

The ferry program also supports the services provided by Marine Atlantic Inc. (MAI), that fulfil Canada's constitutional obligations to the Province of Newfoundland and Labrador. MAI's mission is to provide customers with a safe, environmentally responsible and quality Newfoundland-to-mainland ferry service in a reliable, courteous and cost-effective manner. Efforts remain focused on increasing MAI's financial performance while taking Canada's constitutional obligations into account.

Canada Marine Act Review

The previously noted review of the *Canada Marine Act* resulted in very specific recommendations regarding infrastructure and funding related to Canada Port Authorities (CPAs). To understand these issues, and to best address them,

Transport Canada is undertaking studies, considering various options and consulting with central agencies in the context of marine infrastructure realities. More specifically, issues such as investment, access to government program funding (such as SHIP and CSIF, which are currently not available to the marine industry), borrowing limits and other financial issues, are being examined with the objective of promoting a marine industry that is flexible and able to attain or maintain economic competitiveness and respond effectively to changing market demands. The CPAs' ability to compete in current and emerging markets, make infrastructure investments and respond to market changes is being assessed through regular interaction with port stakeholders.

Great Lakes - St. Lawrence Seaway Study

The St. Lawrence Seaway, which serves 15 major international ports and approximately 50 regional ports on both sides of the Canada-U.S. border, provides a key source of competitive advantage to a wide range of industries within North America's heartland. The Seaway system is aging and the costs associated with maintaining the existing infrastructure are rising. Detailed cost targets have been negotiated for the current five-year business plan (which began April 1, 2003). The final proposal agreed by the Department and the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC) included an increase in the Asset Renewal Plan (regular, major and capital maintenance) by 36 per cent to a five-year total of $170 million.

As the owner of all fixed assets of the Canadian portion of the Seaway, the Government of Canada must develop a realistic profile of the system. This means looking at the ongoing maintenance and evaluating the relative benefits and costs of sustaining and optimizing the existing infrastructure. It is important that the seaway continues to be economically maintained as a safe, efficient and reliable transportation artery. Future Canadian investment in maintaining the infrastructure needs to be well-planned to respond to market opportunities and facilitate trade.

Since two U.S. locks are an integral component of the seaway, the inclusion of the U.S. in the development of long-term plans is essential. Accordingly, the Department is participating with the U.S. Department of Transportation, the U.S. Army Corps of Engineers and the SLSMC on a joint Canada-U.S. study on future infrastructure needs of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system. This initiative reflects the high priority Transport Canada places on studies in support of strategic investment towards an integrated transportation system. The overall study will analyze the socio-economic costs and benefits of the system over the long term, particularly the maintenance and rehabilitation costs of the existing infrastructure, as the future level of these costs will have a major impact on the economics of the system and ultimately on the development of government policy. While the focus of the study is navigational, environmental factors will also be considered.

St. Lawrence Seaway Surplus Lands Divestiture

When the St. Lawrence Seaway was commercialized in October 1998, all Seaway lands located between Longueuil, Quebec, and Port Colborne, Ontario, were

transferred to Transport Canada, which is now responsible for the Management Asset Agreement with the SLSMC for non-navigational assets. The Department is in the process of selling 177 surplus Seaway properties to the Canada Lands Company (CLC). The sale of these properties will allow the Government of Canada to save Canadian taxpayers money that would otherwise have been spent to operate and maintain these lands. Moreover, CLC will seek to optimize the financial value of the lands by working with communities and stakeholders to make the future use of the properties more responsive to local needs. The properties are expected to be sold by the end of fiscal year 2005-06.

Marine Navigational Services Study

In partnership with Fisheries and Oceans Canada and industry, Transport Canada is committed to evaluating alternative methods of delivering marine navigational services (MNS) in Canada. The MNS system comprises services such as Canadian Coast Guard aids to navigation, waterways development, marine communications and vessel traffic services and icebreaking. Phase I of the evaluation collected background and baseline information and investigated how some other countries provide MNS. Design and evaluation of possible policy alternatives will largely take place during Phase II, beginning in 2004. Input from users of marine navigational services will form an integral part of Phase II of the study. For more details on our marine initiatives, visit www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/menu_e.htm.

Skills and R&D Supporting Transportation Innovation

A steady flow of new ideas is required to advance technological innovation that supports intermodal integration, improved infrastructure design, congestion management, supply chain logistics and environmental initiatives. Therefore, more partnerships must be built in the areas of research, technological applications and assistance in the commercialization of transportation technologies and science, including increased cooperative efforts with universities and colleges. There is also an urgent need for the transportation sector to focus on skills development to ensure we have the people and the capacity to continue to operate and improve the system.

Like many sectors of the Canadian economy, transportation is increasingly becoming more knowledge-based. As such, its future success, and that of the many sectors of the economy that rely on transportation, depends on innovation and the skills of transportation sector employees if it is to remain safe, secure, efficient and competitive while meeting its societal and environmental obligations.

1. Innovation Outreach and Partnerships

Transport Canada actively promotes awareness of skills development and innovation opportunities to establish a foundation for mutually beneficial partnerships among stakeholders in academia and the private sector. By fostering open lines of communication with stakeholders, the Department works to maintain the consistent two-way flow of information. In this way, stakeholders are made

aware of programs — such as the Intelligent Transportation Systems (ITS) Research and Development Plan (which is discussed later in this section) — and Transport Canada receives the benefit of stakeholder input when considering policy direction.

Transport Canada is currently considering various options to increase the profile of transportation among federal funding organizations as well as potential research and development partners. By acting as a catalyst between government, industry, academia and other domestic and international stakeholders, the Department fosters partnerships to increase the efficiency and competitiveness of the transportation sector, highlighting its key role in the economy.

Transport Canada is also completing a number of studies in the area of transportation-related innovation in both the public and private sectors. Through these studies, the Department will be in a better position to monitor the performance of the Canadian transportation sector relative to the performance of other sectors of the Canadian economy, and relative to the transportation sectors of other countries. The results of these studies will assist in determining areas for specific concentration and investment in policy research, and will (in part) inform the strategic direction of departmental innovation outreach activities.

Transport Canada is the government's member in the World Road Association (PIARC). A World Road Congress and Exhibition is held every four years and is the foremost international forum for Canadian road transportation companies to network, form partnerships and promote their technical and engineering expertise. The Canadian National Committee for the World Road Association (CNC-PIARC) enables Transport Canada and provincial/territorial governments to make known Canadian road expertise. It also enables Canadian entrepreneurs to be very active in the organization and thus gain a higher profile for Canadian business worldwide. The Department is currently undertaking an evaluation of its participation in the Team Canada Mission by quantifying the investment in PIARC with the view of maximizing its benefits to Canadians. For more information on PIARC, visit www.cnc-piarc-aipcr.ca.

2. Skills Development

Current policy research on skills development includes a study of professional and technical transportation training in Canada. The final report provides much data to assess the strengths and challenges of the academic and training institutions that support the transportation sector in Canada. A review of the Canadian Occupational Projection Systems Skills Model — developed by Human Resources and Skills Development Canada and completed in early 2004 — provides analysis and interpretation of upcoming labour market pressures in the sector over the next five years. A profile of the labour force in the transportation sector has also been developed based on the 2001 Census. The information made available through these reports will provide tools for Canadians wishing to pursue careers in the

transportation sector, and will assist the sector in planning for future human resource requirements.

In 2004, Transport Canada will continue its outreach work with public and private sector partners to capitalize on the success of the Transport Skills Symposium (held in December 2003) and expand the reach of sector councils in the transportation industry. A Compendium of Best Practices, gleaned from participant input at this symposium, will be released in 2004. Other possible follow-up activities include briefing sessions regarding federally sponsored skills development initiatives and the planning of a second multi-modal transportation forum to examine issues of interest to the transportation sector. The Department is also planning specific initiatives to support transportation-related expertise and research in the public and private sectors and among academics to foster the innovation that will be required to help our transportation system adapt to the challenges of the future.

Transport Canada will continue to advance the development of the National Marine Training Program, which is responsible for the development and administration of technical training courses for the marine inspection community. The program ensures that marine personnel are in compliance with changing rules and regulations and are knowledgeable of the acts and regulations impacting marine safety. Ongoing work includes a national policy for mandatory training of inspectors prior to appointment, continued emphasis on small vessel inspections, backup for regional inspectors when they are assisting with the delivery of training courses, and revision of existing course content to reflect new changes to the regulations.

3. Science & Technology and Research & Development

In 2004-05, Transport Canada will advance Science and Technology and Research and Development (S&T/R&D) as a critical key to enhancing the Department's safety, security, economic, environmental and policy initiatives. To address transportation research gaps and new demands, the Department will be proactive by undertaking a catalyst role to enhance collaboration and partnerships with stakeholders, and develop innovative ways of governing, managing and delivering a broadened and strengthened S&T/R&D capability and capacity. We will undertake greater horizontal collaboration with other federal departments and jurisdictions, demonstrate leadership in assessing transportation technology challenges and solutions, and lever support to provide impetus and encourage both the private sector and universities to strengthen their innovation capacities and investments.

Transport Canada's new strategic S&T/R&D agenda will increase the focus on mechanisms to foster skills development, research and development, and deployment of new technologies. The Department will proactively work with industry, government and academic partners to identify areas of potential skills shortages and develop responses to them, to stimulate the adoption of e-commerce in the transportation sector and promote the adoption of intelligent transportation systems.

Over the reporting period, Transport Canada will:

- Develop and implement a departmental strategic plan and detailed tactical plan for S&T/R&D and innovation as a collaborative initiative with other departmental stakeholders, by working with transportation and non-transportation sector stakeholders to increase transportation-related research and development.
- Create stronger linkages with university centres of excellence and explore the interest in establishing a visiting chair program at Transport Canada to create opportunities for research on government transportation-related priorities with the university sector.
- Promote and support the adoption of ITS technologies to advance the safety, efficiency and security of the multi-modal transportation system, provide increased access to transportation services and reduce fuel consumption and environmental harm.
- Create a new Integration Board that will serve as a board of directors to provide overall strategic direction to the S&T/R&D and innovation program.
- Support the Government of Canada's Climate Change Action Plan with specific measures, some of which include promoting the sale and use of vehicles and fuels that produce fewer emissions and increasing the use of alternative modes of transportation for passenger travel and the transportation of goods.

In the next three years, Transport Canada will complete its project to upgrade equipment and facilities at the Motor Vehicle Test Centre in Blainville, Quebec. This includes the acquisition of state-of-the-art anthropomorphic testing devices, commonly known as crash test dummies, data acquisition equipment, infrastructure upgrades as well as test and calibration equipment. These improvements will enhance the Department's research capabilities as well as regulatory development and compliance testing, which will lead to improved standards and a greater influence on harmonized standards in the international arena.

R&D Priority Initiatives

- Advanced Safety and Security Technologies
- Human Performance Enhancement
- Inter-modal Integration Technologies
- Congestion Management
- Environment, Energy and Sustainable Technologies
- Accessibility
- System Data Monitoring

Over the next three years, Transport Canada will collaborate with Quebec, Alberta and the U.S. Department of Transportation, as well as a number of Canadian and U.S. industry groups, to research, develop, evaluate and implement a comprehensive, integrated fatigue management program applicable to the motor carrier industry. The research will provide effective measures to reduce fatigued driving, with the ultimate outcome of enhancing highway safety.

As part of the Tank Car Thermal Protection Integrity project, Transport Canada will assess the integrity of the thermal protection systems found on rail tank cars. Data from tank fire tests will be collected to validate a 3-D computer model that will be used to develop assessment criteria for defective tank car thermal protection systems. Inspectors from the U.S. Department of Transportation (Federal Railroad Administration) will also receive training in the use of infrared camera technology.

The Department will also undertake the next phase of the Highway Tanker Truck Stability project. Data will be analysed on the rollover threshold for tanker trucks and other vehicles that could transport dangerous goods, with the overall objective of developing future highway tanker stability standards.

Transport Canada is committed to protecting the environment and to achieving a sustainable transportation system. In collaboration with the Environment Research and Measurement Division of Environment Canada, the Department will engage in further research regarding marine emission control technologies, with a planned outcome of lowering greenhouse gas emissions. The results indicate that the technology developed so far has achieved up to 28 per cent nitrogen oxides (NOx) reduction. The system has been optimized during laboratory bench tests and has now been installed on a Roll-on/Roll-off (RORO) vessel operating between Montreal, Quebec, and St. John's, Newfoundland; full-size testing will begin this winter. Planned work over the next three years consists of final testing and refinement of the technology to allow it to be adopted by ship operators as an add-on to their current main propulsion units.

Under the Advanced Bus Technology Development Program, and in collaboration with Natural Resources Canada, Transport Canada will undertake research over the next three years with Canadian bus manufacturers and their suppliers to reduce bus curb weight, with a planned outcome of reducing energy consumption, emissions and road damage. A 20 per cent weight reduction is being targeted through the use of new lightweight materials and by optimizing hybrid approaches for the structural and lighter weight components such as passenger seats, where the use of magnesium can generate a 40 per cent weight saving or 1,000 lbs/bus.

Intelligent Transportation Systems Plan

Transport Canada is leading the implementation of Canada's Intelligent Transportation Systems (ITS) Plan, an initiative that works to make Canada's transportation system safe, integrated, efficient and sustainable. ITS can transform the way the transportation system is built, managed and operated.

There are several activities being undertaken in support of the ITS initiative:

- Administering the contribution agreements that were signed under the call for proposals for deployment projects, announced in 2001. It is anticipated that an additional call for proposals will be announced in 2004.

- Implementing the multi-modal ITS Research and Development Plan, which was released in 2003. Ten contracts were announced in January 2004. Transport Canada is currently evaluating R&D contribution proposals and expects to announce the successful applicants in 2004.

- Collaborating with, and supporting, provinces and territories on two nation-wide initiatives: development of a cross-Canada network of Road Weather Information Systems, and review of the final reports of the technical feasibility and cost-benefit studies of a Commercial Vehicle Operations network.

- Initiating bi-national consultations on the possible development of a Canada-U.S. border ITS architecture, to guide the deployment of ITS applications in and around land border crossings. This will advance the Department's commitment to meeting Canada's ITS obligations under the Smart Border Declaration relating to security and border clearance.

It is expected that these activities will result in the enhanced reliability and overall operating performance of the surface transportation system, by improving mobility and transportation efficiencies and enhancing safety performance and sustainable transportation. These results will be monitored through the number of ITS deployment and research and development projects across Canada, the number of partnerships developed, and the increased level of awareness of ITS. Funding recipients are required to submit project evaluation reports that will also provide valuable information on project outcomes, such as timesavings achieved, levels of reduced congestion and service enhancements. This information will be summarized and published by Transport Canada to serve as guidance for future projects and to evaluate the overall effectiveness of the ITS initiative. For more information on ITS initiatives, visit our Web site at www.its-sti.gc.ca.

Transport Canada announced a call for proposals for initiatives that will advance modal integration and transportation planning in urban areas and along transportation corridors. These initiatives may take the form of academic research studies or applied transportation initiatives. In 2004, the Department will select successful proposals, negotiate agreements for the modalities associated with the federal funding, and monitor the results of the recipients' work. This call for proposals will be funded from a portion of the $5 million transportation planning and modal integration component of SHIP.

3.3.2 Ensure High Standards for a Safe and Secure Transportation System

Smart Regulation

This section provides an outline of the regulatory framework for the mode-specific initiatives that are described in the subsequent section, including planned results and associated monitoring activities.

Transport Canada's role has evolved from transportation system operator to one of regulatory oversight, policy formulation and landlord responsibilities. This evolution has prompted a focus and commitment to smarter regulation, as reflected in the following areas:

- Reforming our legislation and regulations.
- Providing innovative consultation mechanisms.
- Developing a wide array of harmonization initiatives.
- Promoting strong safety cultures through enhanced accountability models and frameworks.

Legislative and regulatory reform
(See Section 5.8 for a list of planned regulatory amendments.)

Proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Act* will modernize its provisions regarding regulatory efficiency and harmonization, certification and enforcement, and importation. The proposals will enhance the efficiency and timeliness with which Transport Canada can harmonize its regulations with those of the U.S. and other foreign bodies such as the United Nations Economic Commission for Europe. They will help vehicle manufacturers and importers respond to the pressures inherent in increasing globalization and rapid technological advances in manufacturing and design, as well as help improve vehicle safety.

Motor carriers operating beyond the boundaries of a province are regulated under the *Motor Vehicle Transport Act, 1987* (MVTA), which authorizes provinces to regulate extra-provincial motor carriers on behalf of the federal government. Through changes to the Act (Bill S-3 received Royal Assent in June 2001), Transport Canada will enhance carrier safety harmonization and compatibility across Canada by creating a national framework for motor carrier safety regulation focused on the consensus-based National Safety Code (NSC), Standard 14. The Act will require the provincial/territorial governments to apply a national safety regulatory regime to extra-provincial motor carriers based in their jurisdiction.

The implementation of NSC Standard 14 is proceeding within the Canadian Council of Motor Transport Administrators. Jurisdictions are actively addressing the

resolution of any remaining national consistency issues, primarily concerning safety-rating methodology. The provinces and territories have requested that the effective date of the revised MVTA and the federal regulation be January 1, 2005. This would allow sufficient time to resolve the remaining consistency issues and to complete their regulatory processes.

The *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* promotes public safety in the transportation of dangerous goods, including those outside Canada that are carried on a ship or aircraft registered in Canada. The Act is undergoing a review, which is expected to result in amendments, particularly with respect to security. The review, amendments and new regulations are to be completed by 2010 and will improve safety by reducing the number and effect of releases of dangerous goods resulting from transportation accidents. More information on the review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* can be found at www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm.

Consultation

Over the coming year, Transport Canada will continue to modernize shipping and navigation through reform of the *Canada Shipping Act 2001* and by promoting safer, more efficient and environmentally sound operations. As part of this reform initiative, Transport Canada is conducting both internal and external consultations with staff and stakeholders to provide interested parties the opportunity to comment on the development of the regulatory amendments; this ensures that regulatory reform is transparent. To further enhance the transparency, all information will be made available on our Web site, which will allow stakeholders and departmental staff to monitor the progress of each amendment and to become involved in areas of interest.

Consultations have already begun with the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), at both the regional and national level, and will continue at CMAC meetings during the fall of 2004. Transport Canada strongly believes that by engaging all stakeholders at the beginning of the process, they will all benefit from a more modernized and streamlined regulatory regime. Examples of regulatory reform projects being consulted on at CMAC are Marine Personnel, Navigation Safety and Inspection. Outreach consultations on Fishing Vessel, Small Vessel and Cargo Regulations are proposed to engage stakeholders who may not participate in CMAC meetings.

Transport Canada is contributing to 'smart regulation' through the Deliberative Democracy pilot project. In June 2003, the Department published, in the *Canada Gazette* Part I, a discussion document entitled *Strategies for Reducing Driver Distraction from In-Vehicle Telematics Devices*. Comments have been received from key industry stakeholders and many provinces and territories; further consultations will be held with vehicle manufacturers. The information obtained will help the Department to understand the need for, and characteristics of, potential government intervention. A report on the consultation and recommended policy

initiatives is planned for 2004, after which the appropriate initiative(s) will be selected and an implementation plan prepared.

The Department is also providing a leadership role in preparations for the Second Joint Ministerial Conference of the Paris and Tokyo Memoranda of Understanding on Port State Control. This international conference will be chaired by the Minister of Transport and is scheduled to take place on November 2-3, 2004, in Vancouver. The event will mark the second time that Canada is bringing together member and observer countries to sign a Ministerial Declaration that details new measures to be implemented by administrations in continuing efforts to eliminate sub-standard ships world wide and to protect the global marine environment.

Harmonization
Transport Canada strives to harmonize its motor vehicle safety standards with those of the U.S., except in cases where there is a demonstrated benefit to Canadians in pursuing a non-harmonized approach. In such cases, the Department makes every effort to develop regulations that are compatible with those of the U.S. so as to allow the sale of vehicles in either market. In accordance with the *Motor Vehicle Safety Act*, technical standards documents are used to facilitate the incorporation of a foreign government enactment. Currently, Transport Canada has ten regulations in the form of technical standards documents and nine more in progress, all of which are based on U.S. regulations. Furthermore, under the Economic Commission for Europe (ECE) Global Agreement of 1998, world regulatory bodies have agreed to work together to develop global regulations. Canada and the U.S. are signatories and are actively involved in the development of several global technical regulations.

On this aspect of smart regulation, the Department has had much success with non-regulatory instruments, such as Memoranda of Understanding (MOU). MOUs can realize safety improvements faster than is typically achieved through regulation. As an example, Transport Canada and all major vehicle manufacturers ratified, in January 2001, an MOU specifying that vehicles must meet the side impact protection requirements of either the U.S. or European regulations. These regulations specify injury criteria that must be measured by anthropomorphic test devices (i.e., crash test dummies) in a simulated collision by impacting a target vehicle in the side with a moving barrier. The MOU also requires that vehicles equipped with side air bags be evaluated using procedures that are intended to minimize the risk of side air bag-induced injury in children.

In 2004-05, the Department is anticipating the successful implementation of two additional MOUs with major vehicle manufacturers. Transport Canada fully supports the vehicle manufacturers' proposal to voluntarily market in Canada vehicles designed to meet performance criteria that will seek to improve vehicle-to-vehicle crash compatibility and increase occupant protection in the event of frontal and side impacts. The Department is confident this proposal will develop into a successful MOU on vehicle crash compatibility.

The Department will also continue to work in partnership with vehicle manufacturers toward the development of an MOU on the electronic version of the belt-fit test device. This MOU will seek to minimize the risk of belt-induced injury resulting from a mismatch between seat belt geometry and occupants' anthropomorphic characteristics.

Safety Culture

The 2004-05 program will focus on the completion of the initial cycle of rail safety management system (RSMS) audits, both pre-audits and verification audits, in addition to a significant level of follow-up from the initial audits. Future audits will move to a more focused, issue-driven approach, based on results from the monitoring programs and previous RSMS audits.

A key departmental priority since 1999, the implementation of safety management systems (SMS) in aviation organizations is the cornerstone for improving the safety and economic performance of the aviation industry. The goals are to establish more industry accountability and instil a consistent and positive safety culture throughout the industry. The goals are being realized by regulating safety performance, while leaving the means of achieving that performance primarily in the hands of industry management. Notices of proposed amendments for SMS have been developed and consulted through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council process, and the proposed rules are expected to be published in the *Canada Gazette* by December 2004.

Establishing a safety culture is essential to building a safe and secure transportation system. Transport Canada plays a large role in the promotion and enhancement of a safety culture within the marine transportation sector. This role is evident in accomplishments such as the overhaul of the marine legislative regime, including amendments to the *Canada Shipping Act* and the development of new marine security regulations. The continued focus on initiatives such as the implementation of safety management systems and the small vessels inspection program are enabling the Department to meet its safety responsibilities and build a strong safety culture with its stakeholders.

Transport Canada will continue to focus efforts on the Port State Control System. The program protects Canadian lives, property and the marine environment from sub-standard shipping, by inspecting foreign vessels to ensure compliance with major international maritime conventions. Over the coming years, the Department will continue to develop improved targeting and special inspection programs for bulk carriers and tankers, which will contribute to an improvement in the safety of foreign ships entering Canadian ports. For more information, visit the Web site at www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP13595/2002/menu.htm.

Work is continuing on the integration of systems that support data collection activities for key marine safety functions, such as vessel inspection, certification and

Port State Control, as well as developing links to the National Time Activity Reporting System to enable better reporting on performance indicators. These efforts will culminate in a corporate data warehouse that will support data gathering and analysis on a cross-functional and cross-modal perspective to enhance capacity in performance monitoring, standard setting and measurement from a multi-modal perspective.

2. Mode-Specific Initiatives

Road Safety Vision 2010

Road Safety Vision 2010 is Canada's second-generation national road safety plan (it succeeds Road Safety Vision 2001, which was introduced in 1996). Canada's vision is to have the safest roads in the world, and Vision 2010 incorporates the goal and strategies of the inaugural plan with a national target that calls for a decrease of 30 per cent in the average number of road users killed or seriously injured during the 2008-10 period (compared to 1996-2001).

In addition to the overall national target, Vision 2010 contains a number of sub-targets reflecting Canada's major road safety problem areas. The initiatives developed and implemented are undertaken to raise public awareness of road safety issues, improve communication, cooperation and collaboration among road safety agencies, enhance enforcement, and improve national road safety data quality and collection. The quantitative targets that are intrinsic to Vision 2010 address Canada's key road safety issues (e.g., seat belt and proper child restraint use, drinking and driving, intersection safety, rural road safety and commercial vehicle safety). The achievement of these quantitative targets is critical to the plan's success.

As part of its mandate to provide national leadership, Transport Canada has developed benchmark data and a performance measurement framework to monitor the progress of the sub-targets of Road Safety Vision 2010. The Department also develops and produces annual reports for the public, road safety stakeholders and decision-makers concerning progress made towards achievement of the goals of Road Safety Vision 2010.

Six nationally representative task forces, comprising road safety experts from Transport Canada, the provincial and territorial governments, as well as key public and private agencies, have taken ownership of the nine sub-targets and are developing and implementing initiatives to meet or exceed the goals of these targets. Under the auspices of the task forces, and in collaboration with partners, Transport Canada is working towards the objectives of this horizontal strategic initiative.

Road Safety Vision 2010 is a horizontal initiative in that it involves different levels of government and transcends jurisdictional boundaries. To help manage performance, Transport Canada has been actively leading the development of a

framework of accountability for the quantitative targets of Road Safety Vision 2010. (Section 5.9 for more information on this initiative.)

More detailed information on Canada's efforts to have the world's safest roads can be found at www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2002/menu.htm.

Rail Safety Direction 2006

Direction 2006 is a national partnership initiative with other governments, railways, railway unions, police and other safety organizations. This education and awareness initiative aims to reduce the number of highway-railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by 50 per cent by year 2006 — and it is making good progress. To date, grade crossing collisions and trespassing incidents have been reduced by 70 per cent and 98 per cent of their respective targets, in spite of dramatic increases in road use and urban development around railway lines.

To help the program meet the stated target, a problem-solving process has been developed which has created effective, long-term solutions to trespassing and grade crossing problems, by identifying the underlying cause of the problem at specific locations and implementing a tailor-made response.

Direction 2006 will continue to develop tools and implement them across Canada in the final two years of the program. For instance:

- Information kits are being developed to help sensitize local authorities on proximity issues, such as the need to control activities on lands adjoining railway rights-of-way and implement access control measures to reduce risks in communities.

- A second generation CD is being prepared to educate and sensitize recruits at police academies across Canada.

- Professional driver training programs are being developed and an interactive CD and other web-based products are being developed to target youth.

- A very successful poster campaign continues to be run in Aboriginal communities across the country.

- Suicide awareness and prevention mechanisms are under discussion, as are coroners' information videos and data collection to target specific problem locations.

- Mock train collisions will be staged in collaboration with schools, local businesses, health authorities and police and emergency response personnel.

Civil Aviation Flight 2005

Flight 2005: A Civil Aviation Safety Framework for Canada contains two key goals: continued improvement on the high level of aviation safety in Canada and a high level of public confidence in the Civil Aviation program. Implementation of the Flight 2005 initiatives is ongoing, and highlights Transport Canada's commitment to consultation with the aviation industry, including the emphasis on a systems approach to safety.

A significant contribution to the improvement of aviation safety has been the establishment of risk management policy and procedures. The Department has completed risk management training for all delegated officers, who are now introducing these principles and tools into their daily activities and decision-making. The immediate outcome has been an improved capacity to manage resources on a risk-based approach, which contributes to the improved delivery of the regulatory oversight program.

One of the key goals in *Flight 2005 – A Civil Aviation Safety Framework for Canada* – is a high level of public confidence in the safety of the aviation system. At the time Flight 2005 was finalized in 1999, the level of public confidence was best estimated at 77 percent, based on the 1998 *Starch-Roper Public Opinion Research Report.* Accordingly, a target of 90 percent public confidence as measured by public opinion research was set as the target for 2005.

In the August 2002 survey, 98 percent of Canadians expressed either moderate or high confidence in flight safety in Canada; 60 percent gave a *high* confidence rating. The same question was repeated in March 2004, yielding the same overall confidence rating of 98 percent and a *high* confidence rating of 67 percent, an increase of 7 percent in *high* confidence

The original target of 90 percent public confidence, which was established before flight safety was distinguished from air travel security, and where the quality of confidence desired (moderate or high or both) was not specified, can nevertheless remain useful as a strategic goal. At one level, the target has already been exceeded for overall public confidence in flight safety. At another level, work continues to increase *high* public confidence in flight safety, currently at 67 percent.

Marine Safety — The Next Wave 2003-2010

Transport Canada recently finalized a new strategic plan, *The Next Wave*, which covers the period 2003-10 and is a continuation of the strategic direction set out in the previous document, *The Way Ahead 1997-2002*. The plan charts the course for the marine safety program in the years ahead and presents the overall strategies to promote a stronger safety culture within the marine industry, both domestically and internationally.

While the previous plan focused on strategies that impacted the internal environment, the new plan is outward looking, building on the vision that calls for a marine industry where safety and environmental protection are the top priorities. *The Next Wave* emphasizes the establishment of performance-based requirements and innovation, including the development of a quality assurance program and safety management system. It also commits to the ongoing development of information systems to ensure the provision of the best possible information for safety planning and decision-making.

The following safety targets have been identified, which Transport Canada is committed to achieving by 2010 (all reductions are based on 1998-2002 five-year average):

- 20 per cent reduction in the number of marine fatalities;
- 30 per cent reduction in the number of reported marine injuries; and
- 20 per cent reduction in both the Canadian and Foreign Flag commercial accident rate (per 1,000 trips)*.

** The accident rate is the number of shipping accidents by Canadian or Foreign Flag commercial vessels involved in domestic and international trade as reported by the Transportation Safety Board.*

In December 2003, the policy related to Marine Safety was consolidated under the Minister of Transport. This consolidation resulted in the transfer of resources and new responsibilities for Marine Safety. This transfer includes legislative and regulatory responsibility for ten regulations under the *Canadian Shipping Act* and three regulations under the *Navigable Waters Protection Act* previously administered by the Canadian Coast Guard (CCG). These new responsibilities include:

- Pleasure Craft Safety, including the Office of Boating Safety: Key functions include safety promotion and awareness, administration of the regulations, and compliance and enforcement
- Marine Navigational Services: Transport Canada is now responsible for the development, implementation and enforcement of regulations respecting the safe navigation of ships, vessel reporting, private aids to navigation and the protection of aids to navigation. CCG continues to be responsible for delivery of services including Marine Communications and Traffic Services and Aids to Navigation
- Pollution Prevention: Transport Canada is lead for ship and oil handling facilities prevention and response plans; response organization certification; and enforcement and compliance. CCG is responsible for Federal Monitor / On-scene Commander.

- Navigation Protection Program: Transport Canada assumes full responsibility for the *Navigable Waters Protection Act*, including management of the Act and regulations and program delivery. Environmental Assessment capacity will be built up within the Programs and Divestiture business line of Transport Canada.

The Marine Safety Strategic Plan will be updated to reflect these new responsibilities.

For more information on the CCG transfer of responsibilities to Transport Canada please refer to the following website: www.tc.gc.ca/marinesafety/transfer.htm.

3. Transportation Security

> **Planned Results:**
> - Strengthening the security and emergency preparedness culture
> - Increasing compliance with security regulations and policies
> - Increasing public and stakeholder awareness
> - Increasing internal and external capacity to address the current security environment

The Government of Canada's priority of protecting the security of Canadians is a core element of Transport Canada's mandate and remains its primary focus. The Department is vigilant in addressing the security of the travelling public. To meet the challenges posed to the transportation security regime, the Department will continue to implement efficient and effective security initiatives, focusing on key priority areas in all modes, including the National Critical Infrastructure Assurance Program, security technology, intelligence, meeting international commitments and effectively managing government resources in the coming years.

Some of the key challenges for transportation security include:

- Complexity of the security environment. Security initiatives must be implemented within a global and evolving environment.

- Harmonizing international security standards. Due to the borderless nature of terrorism, there is increased pressure from the international community to put in place a seamless security regime between countries. As such, Canada's transportation security standards must be harmonized and consistent with its international partners without affecting its own values and commitments.

- Balancing security needs with the need for economic efficiency. The events of September 11, 2001 and subsequent terrorist attacks on commuter trains, most recently, in Madrid, Spain, have made this challenge more complex as the government seeks to balance security improvements with economic and trade issues (e.g., efficient flow of traffic at the Canada-U.S. border).

Aviation Security
Global attention remains focused on threats to aviation security — and the topic will continue to generate considerable public attention over the coming year. To this end, Transport Canada has initiated a policy review of air cargo and airmail security – a key component of the National Security Policy. The Department will assess vulnerabilities, threat and risk levels, industry best practices, training, and the harmonization of Canada's approach with that taken by its trading partners. The objective is to fine-tune the existing system to achieve a high level of security, while permitting the Canadian air cargo industry to achieve its business goals.

Transport Canada will also analyze the need to augment security measures for flight schools and fixed base operators. The analysis will weigh vulnerabilities, threats and risks in general aviation and assess measures taken by the U.S. and other countries to deal with this issue.

Transport Canada will begin implementing key elements of the recently enacted *Public Safety Act 2002*, for example respecting passengers, cargo and aviation facilities. The Act clarifies and expands the authority of Transport Canada to regulate key aspects of aviation security.

Transport Canada will conduct a comprehensive review of all airport security clearance holders for links to organized crime or criminal associations. All new applicants will undergo this same examination.

Marine Security
Marine security is an important component of overall transportation security, as it supports a vital trade gateway that connects Canada to the world. Transport Canada is committed to working together with stakeholders in all modes, both domestically and internationally to enhance overall marine security. Transport Canada will continue to focus its efforts on sustaining the long-term, national marine program and carrying out ongoing initiatives in marine security, including:

- leading the government's development and coordination of marine security policy and regulations, in particular through the Interdepartmental Marine Security Working Group;

- implementing and enforcing the new *Marine Transportation Security Regulations*, to bring Canada into compliance with the International Maritime Organization's International Ship and Port Facility Security Code by July 1, 2004;

- amending the *Marine Transportation Security Act* in order to strengthen security requirements for vessels, marine facilities and ports;

- developing and validating a comprehensive security assessment methodology for marine facilities in Canada;

- implementing and allocating funds for one-time or limited period marine security projects, which involves different federal departments and agencies, under the Marine Security Coordination Fund; and

- implementing the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program.

On April 27, 2004 the Government of Canada announced the National Security Policy, which sets out a six-point plan to enhance marine security through several initiatives including clarifying and strengthening accountability for marine security and strengthening security at ports and other marine facilities.

As part of the National Security Policy's marine security plan, Transport Canada announced the Marine Security Contribution Program on May 7, 2004. This program represents a three-year, $115 million commitment to assist ports and marine facilities with security enhancements. In compliance with new International Maritime Organization requirements, the Government of Canada required ports and port facilities to have approved security plans in place and operational by July 1, 2004. Under the Marine Security Contribution Program, ports and marine facilities will be able to apply for funds to assist with their new security equipment and programs called for under their security plans.

Multi-modal Security
As a result of the ongoing threat of terrorism and other potential threats to the transportation system within Canada and abroad, Canada must address vulnerabilities in every aspect of transportation, including various international multi-modal supply chains. Transport Canada will be conducting a review and analysis of the security of supply chains, which assesses security risks from the point of manufacturing to port of dispatch, from port of entry to overland inter-modal hubs and to the final point of destination. In analyzing the vulnerabilities in inter-modal cargo security, the Department will also examine container security, document security, e-seals and other potential technological solutions

Transportation of Dangerous Goods
As part of a review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, Transport Canada is consulting on a variety of initiatives that will strengthen public safety by increasing security in relation to the transportation of dangerous goods (TDG) , including a TDG security clearance certificate for persons offering for transport, handling or transporting dangerous goods. For more information, consult www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/issues/details.htm.

Chemical, Biological, Radiological and Nuclear Response Project
The chemical, biological, radiological and nuclear (CBRN) response project is aimed at securing access to trained industrial emergency response teams capable of

assisting first responders in handling dangerous goods used as CBRN agents in terrorism situations in Canada. Planned activities include:

- Establishing a list of responders that are willing and able to intervene in specific geographical locations and for specific types of industrial dangerous goods that can be used as CBRN agents in terrorist situations.

- Establishing access protocols and mechanisms for these industrial responders.

- Establishing and delivering additional training to the industrial responders (e.g., crime-scene awareness, law-enforcement investigation, etc.) and establishing access protocols and mechanisms for these responders.

- Developing CBRN Emergency Response Assistance Plans based on various terrorism scenarios using toxic industrial chemicals as well as CBRN warfare agents.

- Integrating the project in the National Counter-Terrorism Plan.

3.3.3 Protect the physical environment

Ultimate Outcomes
• Environmentally sustainable transportation system for Canadians. • Reduction of greenhouse gas emissions (GHG) and pollution from the transportation sector. • Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.

Addressing climate change and protecting the environment are key government priorities. A clean environment is essential to healthy living, economic prosperity and a high quality of life. While transportation is a major contributor to Canada's economic and social development, it also has significant environmental consequences. Traffic in all modes produces air pollution, noise, community disruption and habitat destruction to varying degrees, while fossil fuel combustion produces greenhouse gases that contribute to climate change. The best transportation system for Canadians in the long term is one that is economically, socially and environmentally sustainable. Some possible indicators of progress toward these ultimate outcomes are presented in the side box.

Although Transport Canada is only one of the many contributors to achieving these outcomes, it is nevertheless important to track progress toward long-term environmental outcomes, even if they are outside the Department's direct control.

For further information on transportation and the environment, see Chapter 5 in our Annual Report, *Transportation in Canada 2002*, on our Web site at www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm.

Canadians expect a transportation system that is safe, secure and efficient — and they also want a clean environment. Balancing economic and social needs with environmental protection is central to the concept of sustainable development. As Canada's economy and population grow, so too does the demand for transportation, which leads to the increased possibility of environmental impacts. Ensuring that decisions made are sustainable on all three fronts — economic, social, and environmental — is a significant challenge for Transport Canada and the transportation sector. Some key challenges are as follows:

Indicators of progress:

- *Total GHG emissions per mode (road gasoline, road diesel, aviation fuel, rail diesel, marine fuel)*
- *Average fuel efficiency for light duty vehicles, light trucks, heavy duty trucks, locomotives and aircraft*
- *Freight GHG emissions by tonne-km for light trucks, medium trucks, heavy trucks, locomotives and vessels*
- *Average air pollutant per light-duty vehicle (where data is available)*
- *Air pollutant per tonne-km for for-hire-trucking, marine, rail and air*
- *GHG emissions from Transport Canada activities*
- *Transport Canada contaminated sites that have undergone remediation or risk management*

- Transportation is the largest single source of GHG emissions, contributing approximately one-quarter of Canada's total emissions; approximately two-thirds of these transportation-related GHG emissions are generated in our cities.

- In the transportation sector, GHG emissions are growing rapidly and, without further action, they could rise 32 per cent above 1990 levels by the year 2010, and 53 per cent above by 2020.

- Air emissions contribute to a variety of conditions, such as air pollution and smog, factors that can have serious environmental and human health impacts.

- Transportation activities contribute to water pollution through the discharge of effluents and waste. These activities also create a risk of accidents that can release fuels or hazardous materials into the environment.

- Transportation trends point toward an increase in vehicle ownership and use, and a growth in both airline and commercial trucking activities — and these modes are the most GHG-intensive. While fuel efficiency is improving, it is not keeping pace with annual increases in the use of transportation.

To promote a sustainable transportation system, Transport Canada will continue to develop and implement policies and programs to address government-wide sustainable development and environmental issues as they relate to the transportation sector. As sustainable transportation is a shared responsibility, the

Department will work with its partners and stakeholders, including the general public, the transportation industry, other federal government departments, provinces, territories and municipalities, as well as international organizations, to overcome these challenges. To protect the physical environment, the Department will focus its efforts in the following areas:

- Implementation of the 2004-2006 Sustainable Development Strategy.
- Implementation of climate change initiatives.
- Delivery of environmental programs.

1. 2004-2006 Sustainable Development Strategy

Transport Canada's 2004-06 Sustainable Development Strategy (SDS) was tabled in February 2004; it builds on the successes and lessons learned from the previous two strategies. As indicated in the 2003-04 Report on Plans and Priorities, the development of this third strategy has been a key priority of the Department, during which the expectations of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development and the results of the Department's internal SDS management review were fully considered.

Transport Canada's 2004-06 SDS will:

- *Achieve a stronger balance between the social, economic and environmental pillars of sustainable development*
- *Focus on the outcomes of departmental activities*
- *Improve results reporting*
- *Include measurable, innovative and horizontal commitments that foster integration*

Traditionally, Transport Canada has focused on ensuring that Canada's transportation system is both safe and efficient (i.e., social and economic considerations). As a result, the 2001-03 strategy focused primarily on the environmental aspects of transportation and how to better integrate environmental concerns with the Department's existing safety and economic roles. The second strategy recognized the Department's intent to more fully address the social and economic aspects of transportation in future sustainable development strategies. As a result, approximately one-quarter of the commitments deal primarily with the social and economic aspects while several others cut across more than one aspect.

The 2004-06 SDS, which will bring more precision to the concept of sustainability, defines seven strategic challenges and 32 specific commitments for the next three years. The commitments and targets in this strategy will be more concrete and the performance measures more outcome-oriented and meaningful.

The seven strategic challenges are as follows:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.
2. Enhance innovation and skills development.
3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
5. Improve performance of carriers and operators.
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector.
7. Improve management of Transport Canada operations and lands.

This new strategy will continue the journey to a more sustainable transportation system for all Canadians and will provide an opportunity for Transport Canada to demonstrate continued leadership in promoting sustainable transportation. It will address key federal priorities, such as climate change, clean air, clean water and research and development. Many of the commitments will address these issues within an urban context. Approximately one-third of the commitments will be carried out in partnership with other federal government departments. Progress towards SDS commitments will be reported annually, both in the Departmental Performance Report and the Sustainable Development Strategy Progress Report.

The Commissioner of the Environment and Sustainable Development's expectations for the third round of Sustainable Development Strategies are outlined in *Sustainable Development Strategies — Making a Difference*, which is available at www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sds.html.

The Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/strategy0103/menu.htm.

For a complete list of Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy commitments and progress indicators, see Part Five of the strategy, available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/menu.htm.

Transport Canada's Sustainable Development Progress Reports are available at www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/menu.htm.

2. Climate Change Initiatives

Overcoming the challenges of climate change will require a national effort that includes all levels of government, private industry and Canadians. The Government of Canada released the Climate Change Plan for Canada in November 2002. The focus for action on transportation outlined in the plan is on vehicles and fuels that produce fewer emissions, the increased use of alternative modes of transportation for passenger travel and more efficient transport of goods. The February 2003 Budget provided $2 billion to be allocated among the plan's climate change initiatives. Transportation measures outlined in the plan account for approximately 21 megatonnes of the 240 megatonnes required to meet Canada's Kyoto Protocol target. The "One-Tonne Challenge" consumer education campaign and partnership funding with provinces and territories will include initiatives directed at transportation. In August 2003, the Government of Canada announced climate change expenditures of $1.3 billion. Transportation measures were allocated $161 million in funding, including:

- $32.3 million to encourage the commercial transportation sector to make greater use of alternative fuels and energy-efficient technologies;
- $9.9 million to encourage increased production and use of natural gas vehicles for fleets;
- $11.9 million to promote and demonstrate commercial scale production of bio-diesel;
- $100 million to encourage the construction of a number of ethanol plants as well as the development of cellulose-based ethanol;
- $5.5 million to provide information that will encourage Canadians to purchase the most efficient vehicles that meet their needs; and
- $1.5 million for the labelling of off-road vehicles such as lawnmowers, all-terrain vehicles and heavy construction equipment to help Canadians make energy efficient purchases.

As part of the Climate Change Plan for Canada, Transport Canada is implementing the $11 million Freight Efficiency Program, which comprises three components, including financial incentives to encourage the purchase and installation of GHG reduction technologies for the air, rail, and marine modes. The Climate Change Plan also recognizes that some adaptation to climate change will be required, regardless of the success of actions to reduce GHG emissions. The Department will work to better understand the transportation system's vulnerabilities to climate change and to develop effective strategies to respond to negative impacts. Specific initiatives that will lead to a better understanding include:

- participating in the federal process to develop a strategy on climate change impacts and adaptation;

- raising awareness within the Department, the scientific community, the public and other government departments;

- establishing a network for information exchange; and

- identifying areas of specific vulnerability by tracking research and work in Canada and abroad on impacts, and by undertaking and participating in research.

Through the Urban Transportation Showcase Program (UTSP), Transport Canada is working in partnership with provinces and municipalities to establish transportation showcases. Between 2004 and 2007, the program will contribute $35 million to eight cities to implement integrated strategies to reduce GHG emissions from urban transportation and address other related benefits, such as air quality, congestion, safety and rising transportation costs.

While emission reductions within selected showcases will be valuable, a key part of the program's purpose is to measure and assess the demonstrations to assist in the replication of successful strategies across Canada. To disseminate information on successful strategies to municipal decision-makers, the program is also allocating $1.1 million over five years for the implementation of a National Information Network.

To encourage the replication of innovative sustainable urban transportation strategies, the UTSP Information Network will:

- Sponsor and organize learning events;

- Disseminate information on case studies of innovative practices;

- Recognize achievement through awards;

- Establish Internet-based tools for sharing information;

- Make information on the showcases available to key stakeholders.

The Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) is designed to reduce the growth of greenhouse gas emissions in Canada's freight transportation sector. In 2004-05, the FETI's Freight Sustainability Demonstration Program will conduct the fifth and sixth rounds of funding, and monitor the 20 projects that have been approved for funding. The results of the demonstrations will be shared with the freight community to encourage the uptake of more efficient technologies. The program's voluntary agreements component will focus on negotiations with the

Railway Association of Canada and the Air Transport Association of Canada. The agreements are intended to encourage continuous improvement, the reduction of greenhouse gas emissions, and modal efficiency. Under the training and awareness component, efforts will focus on promoting the use of efficient technologies and best practices through participation at various freight venues, including a FETI-organized marine workshop.

A new Freight Efficiency Program complements the existing FETI in its efforts to enhance modal efficiency and reduce the growth of greenhouse gas emissions in the air, marine and rail freight transportation sectors. A key component of the program will be financial incentives to purchase and install efficiency-enhancing technologies or equipment. To encourage the uptake of efficient technologies, proponents will be asked to report on the cost and greenhouse gas reductions savings related to the use of their new equipment, and this information will be disseminated in the freight community. There are two other components to this new program. The marine shore power pilots will assist in reducing unnecessary idling at port facilities, while the training and awareness for shippers and freight forwarders will evaluate alternatives to conventional transportation choices, highlight the benefits of different modal choices, and identify barriers to their adoption. In 2004-05, work will begin to identify potential proponents for up to three marine shore power pilots and to influence better modal choice by shippers and freight forwarders.

Information on the Government of Canada's climate change initiatives is available at www.climatechange.gc.ca/english/index.shtml.

Information on the government's *Action Plan 2000 on Climate Change* is available at www.climatechange.gc.ca/english/whats_new/action_plan.shtml.

Information on Transport Canada's climate change initiatives is available at www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm.

3. Environmental Programs

Transport Canada's environmental programs focus on

- Ensuring the Department's compliance with applicable environmental laws, regulations and policies.

- Reducing the environmental impact of employee activities, such as workplace commuting and business travel.

- Working with other transportation stakeholders to develop environmental protection practices and standards for the transportation sector.

The Environmental Management System Framework within the 2004-06 SDS captures a significant portion of the Department's environmental programs. The following information is provided to highlight several key environmental priorities for the next three years.

Contaminated Sites
In July 2003, Transport Canada approved a departmental Contaminated Sites Management Plan (CSMP) that outlines the Department's strategy for managing its contaminated sites and identifying suspected contaminated sites over the next five years; the CSMP is a Treasury Board requirement. The Department has made considerable progress in assessing and managing its contaminated sites and will continue to manage its sites in a responsible manner. For more information on Transport Canada's Contaminated Sites Management Plan, visit www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm.

Strategic Environmental Assessment
In 2001, Transport Canada approved a policy statement on Strategic Environmental Assessment at Transport Canada to assist departmental staff in meeting the requirements of the 1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policies, Plans and Programs. The Department continuously strives to improve the conduct of its Strategic Environmental Assessments (SEA).

Transport Canada will evaluate and improve current SEA tools and methods to simplify and better integrate the conduct of SEA with the policy analysis framework. This will be achieved by providing SEA training sessions to departmental staff at least once per year, and by promoting awareness of the requirements of the SEA Cabinet Directive and the Transport Canada SEA policy on an ongoing basis. The Department will also assess and promote greater compliance with its SEA policy, beginning in 2004-2005. This will be achieved by conducting annual evaluations of a sample of completed SEA documents, and will determine whether improvements to guidance and awareness materials are needed.

Clean Air Initiatives
Air pollution is a significant public health concern in Canada affecting the quality of life of Canadians. It is linked to premature deaths and is known to aggravate severe illnesses such as chronic bronchitis and asthma, particularly in children. Transportation accounts for significant emissions of urban smog precursors, including - nitrogen oxides (NO_x), carbon monoxide (CO), volatile organic compounds (VOC), particulate matter (PM) and sulphur dioxide (SO_2). To respond to the environmental and health risks associated with air pollution, the federal government approved a Clean Air Agenda in May 2001. This Agenda outlined a comprehensive ten-year program to address air quality in Canada. It demonstrates strong federal leadership in several key areas.

In June 2003, the Government of Canada announced the Border Air Quality Strategy that represents a key element in the clean air agenda. It has been designed

to engage the U.S. in trans-boundary air quality cooperation in a way that supports Canada's domestic agenda. Transport Canada will receive $4.4 million over a four-year timeframe (to 2007) for work in the air, rail and marine sectors. Work in this area will focus on reducing air emissions from locomotives, marine vessels, aircraft, and at airports within an international context.

Full Costs of Transportation Project
Transport Canada is undertaking a number of research projects dealing with sustainable development and climate change. One such initiative is a project that was started in 2003 to investigate the full costs of transportation, i.e., all costs resulting from transportation networks, commercial transportation services, and private transport activities, including the direct financial costs of their provision, and also the social costs of their impacts on health and the environment and personal time losses in congestion. The Department is collaborating with provincial and territorial governments and consulting with industry and other stakeholders on this project. A Full Cost Accounting Task Force has been set up under the auspices of the Council of Deputy Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety.

Determination of the investigation's objectives, methodology, work plan and resource requirements is expected early in 2004. The prime objectives include comparisons of full costs among alternative modes of transport, and eventual consideration of the implications of alternative means of meeting the costs, including their full reflection in users' prices. The immediate output from the work will be a series of reports of the findings, including estimates of the costs. The subsequent uses of the recommendations will be in quantitative analyses not only by Transport Canada but by governments at all levels and other stakeholders of the costs and benefits of proposed policies, programs, infrastructure investments or regulations, and in retrospective evaluations of such actions.

3.4 Management Agenda

3.4.1 Background

Transport Canada is one of fifteen departments that piloted the Modern Comptrollership initiative, conducting a capacity assessment against its seven elements, which resulted in an action plan that was published in 2001. However, since September 11, 2001, the Department has been recognizably focused on a number of pressing matters. Nonetheless, activities to move the Modern Comptrollership initiative forward have been ongoing, resulting in improvements in Transport Canada's capacity in the areas of risk management, leadership and improved reporting. Specifically, the adoption of a departmental logic model for performance measurement, the increased use of integrated planning across business lines and the introduction of service line reviews have collectively contributed to a culture change where the benefits of results-based management are better understood across the Department.

3.4.2 Towards Management Excellence

With the Treasury Board's introduction of the Management Accountability Framework — which translates the *Results for Canadians* vision of modern public service management into a set of management expectations — Transport Canada is now refocusing and broadening its modern management improvement strategy into an integrated agenda. This will help ensure that departmental managers have the required tools and a supportive culture in place to manage effectively in an increasingly complex and challenging federal public service, and also ensure that the commitment and initiatives stated in *Results for Canadians* are integrated into day-to-day practices.

For more information on the Treasury Board's Management Accountability Framework see www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp.

Information on *Results for Canadians* is available at www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_e.asp.

Transport Canada's management agenda reflects the understanding, in an increasingly global and knowledge-based economy, that there is a need to change the way we manage resources to reflect the need to be citizen-focused, exhibit modern workplace values and practices, spend responsibly, and be results-based. Accordingly, to move toward management excellence, the Department is pursuing activities to increase its management capacity and, most importantly, integrate the ten management principles of excellence stated in the Management Accountability Framework.

Over the next few years, while pursuing progress on all ten elements of the framework, the Department will specifically focus on strengthening its capacity in the following areas:

- *Accountability* — to demonstrate that accountabilities for results are clearly assigned and measured throughout Transport Canada

- *People* — to renew and sustain a vibrant public service that is reflective of Canada, where employees are valued and human and intellectual capacities are developed.

- *Stewardship* — to strengthen the control regime through improved integration and effectiveness, thereby improving capacity to ensure responsible spending.

- *Values and Ethics* — to ensure that management practices are value-based and tailored to realities.

Developing modern management practices is one of Transport Canada's key organizational priorities, with an emphasis on further advancing its approach to results-based management and reporting. To date, this has been under the auspices of the Modern Comptrollership initiative, however, the Department will now need to assess its status against the Management Accountability Framework through a comparison with the previous Modern Comptrollership capacity assessment.

What will be the indicators of our success?
• Adoption and enhancement of modern management practices in line with best practice organizations. • Demonstrated progress against Management Accountability Framework operational work plan.

3.4.3 Accountability

To further improve Transport Canada's capacity to focus on results, strengthening its accountability framework has become a key objective. To achieve this, the Department will be revising its current planning, reporting and accountability structure to improve its description of the hierarchy of programs and their link to strategic outcomes. This improvement will result in increased transparency and provide the necessary elements to strengthen reporting and align information based on priorities, plans, actual expenditures and results at the appropriate level of aggregation.

What will be the indicators of our success?
• Strengthened reporting to Parliament (e.g., improved linkages between the Report on Plans and Priorities and the Departmental Performance Report). • Improved reporting of results linked to strategic outcomes. • Improved departmental and horizontal decision-making based on an integration of all resource information.

Assurances that Transport Canada's objectives to strengthen management accountability and promote effective management are provided through internal audit. These assurances also provide an additional measure to demonstrate how well departmental programs are being managed and how they help to promote better management practices.

What will be the indicators of our success?
• A departmental risk/priority-based audit plan that targets areas of greatest risk on an annual basis. • Management action plans are monitored to ensure recommended improvements are implemented. • An annual report on results , and individual audit reports are made readily accessible to Transport Canada managers and the public to enhance awareness of the state of management practices.

3.4.4 People

There are many challenges that must be met over the next several years to ensure a vital and high-performing public service. The *Public Service Modernization Act* will bring many changes to the way departments manage their human resources. Accordingly, Transport Canada will continue to strive towards its human resources' ultimate outcomes of a productive workforce, a sustainable workforce and an enabling work environment. Articulated below are some enablers to these outcomes and the "people" priority areas on which the Department plans to focus in the next fiscal year and beyond.

Implementation of the Public Service Modernization Act

In the years to come, the *Public Service Modernization Act* will significantly impact all departments, including Transport Canada. Major changes will be undertaken to ensure more collaborative labour-management relations, a more flexible staffing system, a more focused approach to corporate learning and development, and clearer roles and accountabilities.

The greatest challenge will be to implement the necessary changes to human resources management processes while maintaining existing services and processes. Transport Canada will adopt a phased implementation strategy that will be sequenced with the coming into force of the various parts of the legislation, as well as other human resource modernization initiatives led by the Treasury Board Secretariat. This strategy is built on engagement, maintaining and building capacity, improving processes and consultation. To ensure this, cross-functional departmental committees will be established to determine priority areas for action and the degree of departmental preparedness, to ensure alignment of work, and to develop required plans, departmental policies and operational procedures.

Clear and consistent communications will be of the utmost importance. As such, the departmental communications strategy is being aligned with the phased implementation and is being developed in three main streams: managers, employees and unions, and human resources professionals.

Transport Canada is also building on work it has already started to ensure more collaborative labour-management relations. In collaboration with our bargaining agents, the Department has developed a union/management consultation framework aimed at fostering a productive and positive working relationship with our union colleagues. This framework challenges us to favour a participatory approach that moves beyond legal and contractual requirements towards an increased level of partnership and joint problem solving wherever possible. Both management and bargaining agents are committed to fostering an environment where co-development, collaboration and constructive and meaningful consultations are predominant. We continue to look for opportunities to work together on important issues in which we have a common interest.

Transport Canada is taking proactive steps to ensure a focused approach to learning and development. A new Continuous Learning Policy will be implemented to promote a learning culture in the Department, to address central agency reporting requirements and to support the new Management Accountability Framework.

What will be the indicators of our success?
• Progress towards *Public Service Modernization Act* implementation in accordance with the coming into force of the various parts of the legislation. • Managers having an increased understanding of implemented elements of *Public Service Modernization Act* (percentage of managers/employees briefed or trained).

A workforce that is reflective of Canada

Transport Canada is committed to ensuring that its workforce is reflective of the Canadian population. Through a diversity strategy, the Department supports a corporate culture and behaviours that promote mutual respect, acceptance, teamwork, and productivity in people who differ in background, experience, education, age, gender, race, ethnicity, origin, physical abilities, religious beliefs, sexual orientation, and other perceived differences. In 2001, Transport Canada was rated at 2.5 out of 5 on the Equity Continuum™, a tool that measures the way an organization approaches diversity in its workplace and the reasons for it, and is aiming to reach a rating of 4.0 by 2008. To get there, the Department will continue to promote diversity and to develop programs to improve representation of employment equity designated groups and to progress towards reaching the Embracing Change objectives in the executive group and technical employment category. For more information on the Equity Continuum™ see Transport Canada's Diversity Strategy publication, *Focusing on Diversity*, available from Transport Canada's Human Resources Directorate.

Information on Embracing Change is available at www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_e.asp.

What will be the indicators of our success?
• Increased representation of employment equity designated groups compared to labour market availability. • Increased recruitment of visible minorities in both the executive and technical groups. • Progress on the Equity Continuum™.

An organization that is respectful of official language requirements

Linguistic duality is intrinsically linked to the Canadian identity. That is why it is essential that the public service reflects this and fully integrates these underlying values. Transport Canada recognizes the importance of respecting both Canada's official languages and will continue efforts to meet its official languages obligations through its Official Languages Strategy.

In the next fiscal year, Transport Canada will undertake an assessment, within the context of the Official Languages Regulations, of demand for service in the minority official language at all Transport Canada Centres and for the airports that Transport Canada owns and operates. This assessment will help to ensure that the public receives services in the official language of their choice when interacting with the Department. For information on TBS' Official Languages Policy Framework see the Web site at www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_e.asp#New.

What will be the indicators of our success?
• Increase in the number of "bilingual imperative" staffing actions. • Increase in the number of bilingual supervisory positions.

3.4.5 Stewardship

Since the mid 1990s, Transport Canada has been investing in the enhancement of its internal systems to improve stewardship capacity. The primary management systems used to track, control and report resources include:

- Integrated Departmental Financial System, which provides the Department with a modern suite of integrated automated tools to manage the financial and materiel activities.
- Transport Integrated Personnel System, which is the Department's human resource management system.
- Salary Management System, which is unique in the federal government and allows managers to forecast salary costs and manage their salary budgets.
- Records, Documents and Information Management System, which is a repository of corporate information.

The systems provide relevant information on resources, results and controls. Although they have improved administrative efficiencies and controls over the financial and physical protection of Transport Canada assets, improvements continue to be made to further enhance the Department's capacity to provide a comprehensive, integrated source of financial information on programs and activities. This ensures that stakeholders will have reliable and relevant information on the resources required to achieve program results and to measure program performance. To attain these objectives, improvements will be required to take advantage of the financial information contained therein and to link it to non-financial information prior to decision-making.

What will be the indicators of our success?
• Progress in integrating corporate information systems and controls. • Improved financial management capability. • Improved management of information and knowledge holdings.

By introducing on-line methods of interacting with the Department, Transport Canada is working to enhance its citizen-focused services and its relationships with customers and suppliers, pursuant to the objectives of the Government On-line initiative. In an effort to look for cost savings, increased productivity, consistency and a reduction in "reinventing the wheel" by all departments acting in isolation, the Department is also participating in horizontal initiatives. For example, Transport Canada is participating as one of four lead departments in the development of the Government of Canada Marketplace, which will increase our electronic commerce capacity. This initiative will put suppliers of goods and services in an electronic catalogue for federal government purchasing agents. While the initiative is a multi-year undertaking, the immediate goal is to complete the planning and scoping to ensure understanding of the system and the client needs. Once fully operational, it is also expected to level the playing field so that small, medium and large sized enterprises throughout Canada will all have an opportunity to supply goods and services to the Government of Canada.

What will be the indicators of our success?
• Internal and external users able to make more informed decisions. • Positive external stakeholder satisfaction with on-line services. • Improved relationships with customers and clients.

3.4.6 Values and Ethics

As published in the 2002 *Public Service Employee Survey*, departmental values and ethics are viewed by Transport Canada employees as consistent with, or better than, the public service as a whole. Core values are published and widely shared. The Department has, on a general basis, demonstrated that it "lives its values" and managers act with integrity. However, with the introduction of the new Values and Ethics Code, efforts to actively promote ethics are now underway.

To this end, a senior official responsible for values and ethics has been appointed who will champion the development of the infrastructure and supporting mechanisms to implement the new Values and Ethics Code. Transport Canada is currently reviewing its own Conflict of Interest Policy in the context of the new code, which is also being incorporated into management and orientation training courses. Other activities will include focus group/dialogue sessions with staff that address ethical dilemmas likely to be encountered in day-to-day activities.

What will be the indicators of our success?
• Values and ethics regularly discussed with all staff. • Sound advisory and recourse mechanisms in place. • Orientation, learning and other tools to support staff. • Assessment of organizational performance against public service values and ethics.

4.0 Organization

4.1 Strategic Outcomes and Business Lines for the Estimates Year 2004-2005

	Strategic Outcomes			
Business Lines *(000'$)*	**Economic Growth and Social Development**	**A Safe and Secure Transportation System**	**Protect the Physical Environment**	**Total**
Policy	395,960	-	-	395,960
Programs and Divestiture	247,826	-	49,948	297,774
Safety and Security	158	926,731	541	927,430
Departmental Administration	40,493	89,085	5,399	134,977
Total (Net Planned Spending)[1]	684,437	1,015,816	55,888	1,756,141

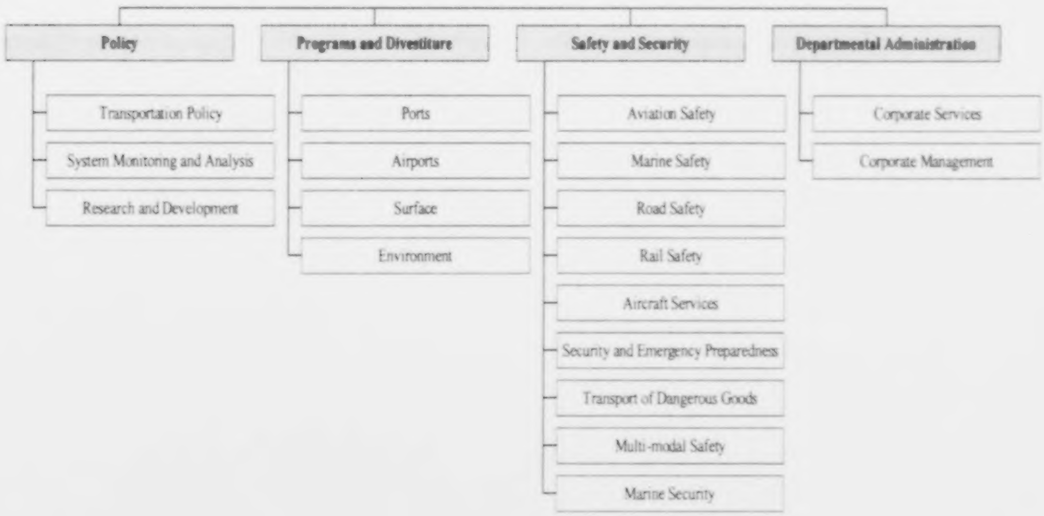
1. *The Net Planned Spending amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for the year.*

4.2 Accountability

At Transport Canada headquarters, four Assistant Deputy Ministers — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services and one Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security — report to the Deputy Minister, in addition to Corporate Management comprising the Communications Group and General Counsel. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister. Each of these organizational heads is accountable for the management of his/her organization and for the delivery of results as set out in national planning documents.

Transport Canada is divided into four business lines, each of which comprises two or more service lines (see following chart). The business lines reflect the Department's programs and services and do not mirror the organizational lines exactly. That is to say, the Assistant Deputy Minister Corporate Services falls under the Departmental Administration business line, as do the Communications Group and General Counsel. In addition, the four business lines cut across the regional organizations to ensure a multi-modal focus that concentrates on shared strategies and results. The business/service line structure is the forum for setting national programs, policies and standards and providing functional leadership to the regional offices.

Transport Canada Business Lines and Service Lines



4.3 Departmental Planned Spending

($000's)	Forecast Spending 2003-04[1]	**Planned Spending 2004-05[2]**	Planned Spending 2005-06	Planned Spending 2006-07
Policy	492,364	**452,956**	408,364	375,719
Programs and Divestiture	364,010	**541,126**	441,087	349,970
Safety and Security	761,716	**884,842**	860,068	682,351
Departmental Administration	141,609	**123,737**	113,832	110,405
Main Estimates (gross)	1,759,699	**2,002,661**	1,823,351	1,518,445
Less: Respendable revenue[3]	295,950	**355,448**	357,933	365,982
Total Main Estimates	1,463,749[4]	**1,647,213**	1,465,418	1,152,463
Adjustments[5]				
• Transfer of Toronto Waterfront Revitalization Initiative to HRSDC	-	**(115,700)**	(89,900)	(88,900)
• Transfer to Office of Infrastructure Canada – Go Transit Expansion	-	-	(21,000)	(22,000)
• CATSA additional reprofiling	-	**64,110**	(45,302)	(2,608)
• Short-term Financial relief for leased National Airport System	-	**40,600**	9,300	(8,900)
• Canada Strategic Infrastructure Fund – York Transit Plan	-	**153**	147	115
• Marine Security Contribution Program (Security and Emergency Preparedness)	-	**5,575**	48,949	44,949
• Marine Security Enhancements to Ports	-	**3,910**	2,910	1,910
• Marine Security Policy Support (Policy)	-	**952**	952	952
• Federal Contaminated Sites Accelerated Action Plan	-	**10,022**	2,730	2,757
• Remote Rail	-	**20,000**	-	-

(Continued on next page)

Departmental Planned Spending *(continued)*

($000's)	Forecast Spending 2003-04[1]	**Planned Spending 2004-05[2]**	Planned Spending 2005-06	Planned Spending 2006-07
• Remote Rail Transfer from DIAND	-	**4,400**	-	-
• Marine Atlantic	-	**45,300**	-	-
• Port Divestiture Program – Reprofiling	-	**3,500**	-	-
• Capital Carry forward	-	**4,133**	-	-
• Proceeds of Real property sales	-	**166**	-	-
• Revitalization of Inter City Passenger Rail Services in Canada	-	**1,461**	1,961	1,961
• Transfer from Department of Fisheries and Oceans Marine function[6]	17,348	**20,345**	19,263	18,338
• Canada Lands Corp. sale of surplus properties up to $6.4M	-	**1**	1	1
Total Adjustments	-	**108,928**	(69,989)	(51,425)
Net Planned Spending	1,481,097	**1,756,141**	1,395,429	1,101,038
Less: Non-respendable revenue[3]	27,853	**27,639**	28,020	28,499
Plus: Estimated cost of services received without charge	58,040	**55,419**	55,220	55,532
Net Cost of the Department	1,511,284	**1,783,921**	1,422,629	1,128,071

Full Time Equivalents	4,693	**4,812**	4,732	4,707

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year*
2. *The Planned Spending amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for each fiscal year.*
3. *For details by business line, see Table 5.4 Respendable and Non-Respendable Revenue.*
4. *The Main Estimates for the fiscal year 2003-2004 is $1,580,058,000 as shown in table 5.5 Main Estimates Spending Authority.*
5. *Planned spending not included in Main Estimates.*
6. *The amounts showing for the transfer of the marine function from the Department of Fisheries and Oceans represent direct costs only. The actual amounts to be transferred had not been finalized pending a signed Memorandum of understanding (MOU).*

5.0 Annexes

5.1 Summary of Capital Spending

Business Line *($000's)*	Forecast Spending 2003-04[1]	**Planned Spending 2004-05[2]**	Planned Spending 2005-06	Planned Spending 2006-07
Policy	8,259	**1,614**	2,237	450
Programs and Divestiture	34,515	**36,518**	56,302	66,924
Safety and Security	11,294	**20,634**	15,596	5,336
Departmental Administration	10,394	**9,452**	2,790	2,790
Total Capital Spending	64,462	**68,218**	76,925	75,500

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *The Planned Spending amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for each fiscal year.*

5.2 Summary of Transfer Payment Spending

Business Line *($000's)*	Forecast Spending 2003-04[1]	**Planned Spending 2004-05[2,3]**	Planned Spending 2005-06	Planned Spending 2006-07
Grants				
Policy	23,975	**24,514**	24,514	24,514
Programs and Divestiture	-	-	-	-
Safety and Security	1,102	**250**	300	300
Departmental Administration	-	-	-	-
Total Grants	25,077	**24,764**	24,814	24,814
Contributions				
Policy	109,201	**80,098**	46,509	21,236
Programs and Divestiture	212,104	**385,824**	280,400	143,682
Safety and Security	17,312	**13,022**	55,972	51,972
Departmental Administration	-	-	-	-
Total Contributions	338,617	**478,944**	382,881	216,890
Total Transfer Payments	363,694	**503,708**	407,695	241,704

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *The Planned Spending amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for each fiscal year.*
3. *For a detailed list of all grants and contributions, see the 2004-2005 Estimates, Part II*

5.3 Details on Transfer Payment Programs

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Policy			
Grant to the Province of British Columbia for ferry and coastal freight and passenger services	Assist the province in providing ferry services in the waters of British Columbia.	Transportation links to the national surface transportation system from various regions and isolated areas of British Columbia.	Monitor service levels and fulfillment of provincial obligations, in addition to in-depth analysis of requested cost of living increases for grant escalation provision.
Contribution for non-VIA Rail passenger services — Ontario Northland Transportation Commission; Quebec North Shore & Labrador Railway; Algoma Central Railway.	Assist non-VIA railways to provide passenger rail transportation to regional and remote areas of Ontario.	Provision by non-VIA railways of safe, reliable and viable passenger rail transportation.	Monitor consistency with government policies and priorities, number of remote communities served and contribution to regional economies. Monitor safe practices; passenger satisfaction ratings, and measures of viability (financial capability of service providers, future capital requirements).
Contribution for ferry and coastal passenger and freight services	Monitor ferry service operations with a view to reducing operators' dependence on federal subsidies by ensuring the commercial viability of the operation through services that effectively meet demand and rates that reflect market conditions.	Safe, reliable and affordable ferry services between Wood Island and Caribou; and Souris and Cap-aux-Meules.	Monitor compliance with operating agreement conditions and commitments through user surveys, site visits, audits and inspection of safety certificates.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Policy			
Payment to the Canadian Wheat Board (CWB) for hopper cars for the transportation of grain in Western Canada	Assist the CWB with the leasing of hopper cars.	Efficient transportation of grain in Western Canada.	Monitor to ensure that cars are used on a commercial basis for western grain movements.
Allowances to former employees of Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services transferred to CN Rail	Assume responsibility for the portion of pension costs not payable by the Government of Newfoundland or Canadian National Railways for the transferred employees.	Ensure a pension income, equivalent to the provincial plans at the time of transfer, is accessible for the former provincial employees.	Ensure payments are made on a timely basis.
Transportation Association of Canada (TAC)	To help TAC promote the provision of safe, efficient, effective and environmentally and financially sustainable transportation services in support of Canada's social and economic goals.	Identification of common interests, development of best practices and harmonization among jurisdictions, and enhancement of the knowledge base. This will foster better decisions and lead to policies that result in improved roads, improved safety, improved environmental protection and a more efficient transportation system.	Monitor new or updated guidelines and best practices developed, the number of scholarships, training courses provided, the regulatory changes toward harmonization and the number of multi-jurisdictional calls, meetings or task forces.
Contribution to CN Rail toward the Quebec Bridge Restoration Program	Assist CN Rail with the restoration of the Quebec Bridge, which was originally built by the Government of Canada in 1918.	Continued safe operation of vehicle and train traffic on the bridge.	Monitor to ensure that restoration work undertaken is consistent with the scope of the agreement.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Policy			
Strategic Highway Infrastructure Program — Border Crossing (Planning and Integration)	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	Improved mobility and transportation efficiencies and enhanced safety performance.	Results will be assessed at three levels — activities/outputs, behavioural outcomes and long-term impacts, such as: Improved Canada-U.S. relationship through bilateral meetings and agreements on border crossings. Projects completed by funding recipients. Improved mobility and transportation efficiencies.
Strategic Highway Infrastructure Program — Intelligent Transportation Systems	Enhance the reliability and overall operating performance of the surface transportation system.	• Improved mobility and transportation efficiencies. • Enhanced safety performance. • Sustainable transportation.	Results will be assessed at three levels — activities/outputs, behavioural outcomes and long-term impacts, such as: Co-funding activities of deployment and integration projects. Integrated technologies supported by and developed with target audience. Improved mobility and transportation efficiencies.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Policy			
Contribution to the Greater Toronto Airport Authority (GTAA) for the air-rail link	Assist GTAA with provision of shared infrastructure and property to facilitate access for the air-rail link service into the airport.	Construction of shared support structures, station facilities and acquisition of properties to provide access for the air-rail link.	Monitor to ensure required infrastructure is constructed within allocated budget and ensure property meets environmental conditions and is incorporated into airport ground lease.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Programs and Divestiture			
Contributions to subsidize the operating deficit of municipal or other airports (original program)	Provide operating subsidies to remote airports (as identified in the National Airports Policy) that are not operated by Transport Canada.	Safe operation of those airports that are the only reliable year-round mode of transportation available to the communities they serve.	Results will be assessed every five years at program renewal. An evaluation of this program is underway. Renewal is expected prior to April 1, 2005.
Airports Capital Assistance Program (ACAP)	Assist eligible applicants in financing capital projects related to safety, asset protection and operating cost reduction.	Maintenance or enhancement of airports' safety level. Increased life of airports' assets. Reduction of airports' operating costs. Increased use of environmentally sustainable practices at airports where possible. Continued operation of safe feeder airports to the National Airports System. Environmental sustainability.	The results will be assessed every five years at the time of program renewal. An evaluation of the program is underway to determine if ACAP continues to be relevant, if it has been successful (objectives, achievement and impacts), and if there are alternative, more cost-effective ways of delivering it. Renewal is expected prior to April 2005.
Newfoundland and Labrador — Construct runways and related facilities in Labrador	Ensure the operational capability of eligible airports is maintained at the level necessary to meet Transport Canada certification.	Safe, reliable, year-round air transportation facilities for the coastal communities of Labrador.	Aerodrome safety condition inspection reports, Civil Aviation Daily Occurrence Reporting System (CADORS) and Program site inspection reports.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Programs and Divestiture			
Contributions to the province of New Brunswick toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional and industrial development and tourism	The construction, strengthening and improvement of certain highway links and roads.	Enhanced level of service. Increased mobility and transportation safety. Generation of economic benefits to the region.	At the end of the program, a retrospective evaluation will be undertaken of the program and certain projects. The analysis will look at safety, congestion and other identifiable benefits.
Contributions to the province of Quebec related to the Outaouais Road Development Agreement toward highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety while encouraging regional and industrial development and tourism	Highway improvements to enhance overall efficiency and promote safety, while encouraging regional, industrial development and tourism.	Improved National Capital transportation system by reducing congestion and improving safety.	When the projects are completed, a retrospective analysis will be undertaken of specific projects on efficiency, safety and socio-economic aspects of the National Capital transportation system.
Trans-Canada Highway (TCH) Agreement — Newfoundland and Labrador	Improvements to the TCH in Newfoundland and Labrador as compensation for the termination of rail operations in the province.	Improved safety and enhanced level of service.	A retrospective analysis was undertaken in 1997 to assess the impact of eliminating the rail system on the cost of transportation in Newfoundland and Labrador. In the coming year, a decision will be made on whether a total program retrospective analysis will be done during 2005-06.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Programs and Divestiture			
Payments to CN Railway in respect of the termination of tolls on the Victoria Bridge, Montreal and for rehabilitation work on the roadway portion of the bridge	Compensate CN, as required under the Victoria Bridge Agreement of 1962, for the cost of the bridge attributable to vehicles.	Safe operation of vehicles on the bridge and approaches.	The bridge is inspected annually and the maintenance and repair program is updated accordingly.
Northumberland Strait Crossing subsidy payment	Honour constitutional obligation to provide transportation link between Prince Edward Island and the mainland.	Continuous and efficient year-round transportation of people and goods between Prince Edward Island and the mainland.	Chartered accountants/ management consultants review the annual payment, which is made in accordance with the *Northumberland Strait Crossing Act*.
Contribution to the Province of Prince Edward Island for policing services in respect of the Confederation Bridge	Provide funding assistance for the appropriate level of essential ongoing policing services for the Confederation Bridge.	Safe operation of vehicles on the bridge to increase safety of the travelling public and protect property.	Quarterly and annual reports are monitored to ensure provision of an appropriate level of policing. The program was assessed prior to renewal in 2003-04; a program evaluation is planned prior to renewal in 2007-08.
Port Divestiture Fund — Contributions for the divestiture of regional/local ports and for remote ports when there is local interest	Facilitate the divestiture process by providing new owner with the resources to continue port operations for the foreseeable future.	Maintain safety and operating standards at transferred ports.	Annual verification statements are received from port operators to ensure that all expenditures are in accordance with the Contribution Agreement. Audits are also conducted on divested ports at least once during the life of the Contribution Agreement.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Programs and Divestiture			
Strategic Highway Infrastructure Program — Highway Component	Provide funding for provincial/territorial highway projects to address the needs of Canada's National Highway System (NHS).	Sustain strategic infrastructure investments in all regions. Enhance safety performance. Support trade and economic development. Promote sustainable transportation.	At the end of the program, a retrospective analysis will be undertaken to look at costs and benefits, impact on safety (accident rates, fatalities) and other measurable benefits (time and vehicle cost savings).
Strategic Highway Infrastructure Program — Border Crossing	Support tourism, trade and traffic flows on north-south and east-west transportation corridors across the Canada-U.S. border. Improve mobility and transportation efficiency, productivity, safety and security for passengers and freight, including inter-modal connections.	Improved mobility and transportation efficiencies. Enhanced safety performance. Enhanced trade and economic development.	At the end of the program, a retrospective analysis will be undertaken to address the impact on safety (accidents on NHS and at specific border crossings) and time savings achieved (or delays reduced) due to completion of projects.
Action Plan 2000 for Climate Change — Urban Transportation Showcase Program	Reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from the transportation sector in urban areas.	Adoption of more energy-efficient urban transportation and land use practices, and the enhancement of capacity to reduce GHG emissions. The take-up of innovative technologies and best practices related to the reduction of GHG in urban areas.	Dollar value and number of projects funded. Reported GHG reductions in emissions. Other related benefits Benefits associated with the implementation and replication of best practices.

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Programs and Divestiture			
Action Plan 2000 for Climate Change — Freight Initiatives *and* Climate Change: Emission Reduction Package — Non-Road Freight Initiatives	Reduce the growth of greenhouse gas (GHG) emissions from the freight transportation sector.	Increased take-up of energy efficiency-enhancing technologies that can reduce GHG emissions.	Dollar value and number of projects funded. Reported GHG reductions in emissions. Ancillary benefits associated with the use of the technology and replication potential. Freight initiatives will be assessed by the number of efficiency-enhancing devices purchased and installed, reduction in GHG emissions, and surveys on up-take of technologies.
Moving on Sustainable Transportation (MOST)	The MOST program will help fund projects that provide Canadians with practical information and tools to better understand sustainable transportation issues, encourage the creation of innovative ways to promote sustainable transportation, and achieve quantifiable environmental and sustainable development benefits.	Greater awareness and use of sustainable transportation tools and practices by Canadians.	Number of projects funded. Project reach and exposure. Approaches and practices developed and implemented. Recipients will report on individual project results and actual environmental benefits (including applicable reduction in greenhouse gas emissions).

(Continued on next page)

Details on Transfer Payment Programs *(continued)*

Program Name	Objective	Planned Results	Assessing Results
Safety and Security			
Grant to close grade crossings	Encourage road authorities to relinquish their rights to use a specific grade crossing to facilitate its closure.	Reduce the risk of collisions and casualties by re-directing traffic to safer crossings.	Crossings are closed, traffic is re-directed to safer crossings thereby reducing the risk of accidents and injuries.
Payments in support of crossing improvements approved under the *Railway Safety Act*	Provide assistance to railway companies and/or road authorities to carry out works to improve safety at public road/railway grade crossings.	Reduced risk of collisions and casualties at public road/railway grade crossings.	Ongoing monitoring by rail safety inspectors. Periodic safety audits.
Contribution to the Railway Association of Canada for Operation Lifesaver	Provide financial assistance to support Operation Lifesaver to promote railway safety.	Increased rail safety.	Ongoing monitoring of safety awareness in the industry and surrounding communities.
Payments to other governments or international agencies for the operation and maintenance of airports, air navigation and airways facilities	Provide assistance through the International Civil Aviation Organization (ICAO) for the provision of international air navigation facilities and services over the North Atlantic.	Safe, regular, efficient and economical operation of international air services over the North Atlantic.	Ongoing monitoring by ICAO. Periodic audits by the Auditor General of Canada in its capacity as official auditor for ICAO.

5.4 Respendable and Non-Respendable Revenue

Business Line ($000's)	Forecast Revenue 2003-04[1]	**Planned Revenue 2004-05[2]**	Planned Revenue 2005-06	Planned Revenue 2006-07
Respendable Revenue				
Policy				
International cooperation contract fees	-	-	-	-
Air Services Forecasts revenues	225	**160**	160	160
Internal revenues from Agriculture Canada for grain monitoring	-	-	-	-
Miscellaneous internal and external revenues	540	-	-	-
	765	**160**	160	160
Programs and Divestiture				
Harbours and ports revenues	12,166	**8,687**	7,765	7,299
Airports operating revenues	11,698	**13,250**	5,633	5,717
Airports — Lease and chattel payments	214,441	**284,736**	296,142	304,623
Miscellaneous internal and external revenues	179	**116**	10	10
	238,484	**306,789**	309,550	317,649
Safety and Security				
Aviation regulatory and inspection revenues	9,903	**9,762**	9,736	9,736
Aviation training revenues	386	**809**	809	809
Internal and external revenues for aircraft services	29,825	**26,700**	26,700	26,700
Internal and external marine regulatory and inspection revenues	9,388	**7,434**	7,184	7,134
Revenues from the Registrar of Imported Vehicles Program	1,526	**475**	475	475
Lease payments from the Motor Vehicle Test Centre	195	**280**	280	280
Shortline rail inspection revenues	208	**63**	63	63
Internal and external revenues from research and development activities	3,870	**1,884**	1,884	1,884
Miscellaneous internal and external revenues	286	**35**	35	35
	55,587	**47,442**	47,166	47,116

(Continued on next page)

Respendable and Non-Respendable Revenue *(continued)*

Business Line *($000's)*	Forecast Revenue 2003-04[1]	**Planned Revenue 2004-05[2]**	Planned Revenue 2005-06	Planned Revenue 2006-07
Departmental administration				
Internal and external rental and concession revenues	933	**932**	932	932
Miscellaneous internal and external revenues	181	**125**	125	125
	1,114	**1,057**	1,057	1,057
Total Respendable Revenue	295,950	**355,448**	357,933	365,982
Non-respendable Revenue:				
Policy				
Hopper car leases	12,000	**12,000**	12,000	12,000
Programs and Divestiture				
Non-navigational assets — St. Lawrence Seaway	4,600	**4,300**	4,300	4,300
Port sales and chattels	350	-	-	-
Canada Port Authority stipends	10,903	**11,339**	11,720	12,199
Total Non-respendable Revenue	27,853	**27,639**	28,020	28,499
Total Revenues	323,803	**383,087**	385,953	394,481

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *The Planned Revenue amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for each fiscal year.*

5.5 Main Estimates Spending Authority

Vote	($000's)	Main Estimates 2004-05	2003-04
1	Operating expenditures	**213,861**	193,798
5	Capital expenditures	**60,210**	82,264
10	Grants and Contributions	**531,216**	401,548
15	Payments to Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	**32,077**	33,345
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	**27,607**	25,095
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	**191,301**	266,201
30	Payments to the Canadian Air Transport Security Authority	**466,499**	459,676
35	Payment to Queens Quay West Land Corporation	**—**	4,000
40	Payments to Old Port of Montreal Corporation Inc.	**—**	—
(S)	Minister of Transport — Salary and motor car allowances	**70**	67
(S)	Payments to Canadian National Railway Company — Victoria Bridge, Montreal	**3,300**	3,300
(S)	Contributions to employee benefit plans	**67,372**	58,464
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	**1,900**	1,900
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	**51,800**	50,400
	Total Department	**1,647,213**	1,580,058

Due to rounding, columns may not add to total shown.

(S): Statutory

5.6 Net Cost of Program for the Estimates Year

Total Department *($000's)*	2004-05
Gross Planned Spending	2,111,589
Plus: Services received without charge:	
Accomodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	22,103
Contributions covering employer's share of employee's insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	25,069
Workman's compensation coverage provided by Human Resources and Skills Development Canada (HRSDC)	3,735
Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	4,512
	55,419
Gross Program Cost	2,167,008
Less:	
Respendable Revenue	355,448
Non-respendable Revenue	27,639
Net Cost of Program	**1,783,921**

Due to rounding, columns may not add to total shown.

5.7 Loans, Investments and Advances (Non-Budgetary)

Business Line *($000's)*	Forecast Spending 2003-04[1]	**Planned Spending 2004-05[2]**	Planned Spending 2005-06	Planned Spending 2006-07
Programs and Divestiture				
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	23,481	**22,481**	21,481	20,481
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	179	**179**	-	-
Total Outstanding Loan Balance	23,660	**22,660**	21,481	20,481

Due to rounding, columns may not add to total shown.

1. *Reflects best forecast of planned spending to the end of the fiscal year.*
2. *The Planned Spending amounts represent the sum of the Annual Reference Level Update and the adjustments planned for each fiscal year.*

5.8 Major Regulatory Initiatives

Planned Initiatives	Planned Results
Development of the **Marine Transportation Security Regulations**, which will provide the regulatory framework necessary to implement the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code in Canada.	Consistent application and enforcement of new international marine security requirements.
The development of a **regulatory framework for the Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program**, which will bring into effect a national program of background security checks of persons who require access to restricted areas of marine facilities.	Enhanced security of port workers and overall marine transportation security system.
New regulation for a comprehensive monetary penalty enforcement structure to be developed after July 1, 2004 and that will be consistent with the *Transportation Appeals Tribunal Act* (TATC).	Enhanced marine security.
Transport Canada's pollution prevention program will undergo a major update over the next three years through the **introduction of new regulations under the *Canada Shipping Act, 2001***. Existing provisions for sewage and air pollution will be dramatically expanded, provisions for garbage will be updated and new requirements will be introduced for anti-fouling systems and ballast water discharges. At the same time, through co-operative efforts with Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada, a variety of issues will be addressed to further efforts to prevent ship-source marine pollution. These will include actions to accelerate the phase-out of single-hulled tankers, eliminate sub-standard ships, introduce a 'green ship' program for Canada, seek higher penalties from the courts for ship-source pollution, optimize surveillance and enforcement efforts, and investigate improvements to the provision of shore waste reception facilities. The regulations will be harmonized where necessary with other nations and administrations.	Reduction in incidents related to the pollution of the environment from ship sources.
The **regulatory reform of the *Canada Shipping Act, 2001*** is proceeding in a two-phase approach. Over 100 existing regulations will be overhauled into 30 regulations in Phase I, and approximately 35 regulations will be overhauled into 11 regulations in Phase II. Phase I focuses on those that are needed to bring the Act into force and is expected to be completed by the end of 2006. The Department envisions simultaneous development of new products such as training packages and electronic documents and tools to support the new Act. Phase II will concentrate on the existing regulations that are consistent with the Act; generally, these regulations need only to be updated and modernized and not overhauled as those in Phase I.	A twenty-first century shipping law to promote safety on board vessels and protect the marine environment in the context of a healthy, competitive marine industry.

(Continued on next page)

Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Planned Initiatives	Planned Results
Amendments to the *Aeronautics Act* are underway to address fatigue management, liability insurance, aviation companies' management systems, analysis and reporting of safety data, and new compliance and enforcement tools. The amendment process is progressing smoothly given early consultation with key industry stakeholders.	Modernized legislative requirements to respond to industry needs.
The coming into force of the ***Marine Liability Act*** **(MLA)** in August 2001 provided the authority to create **regulations** requiring vessels used for commercial or public purposes to carry a certain level of compulsory insurance. These regulations are intended to protect the interests of passengers in the event of injury or loss of life. In August 2003, following extensive consultation with industry stakeholders as well as provincial governments and other federal departments and agencies, Transport Canada announced the proposed regime for a new compulsory passenger insurance under the MLA. The regulations are currently being drafted and it is expected they will be in place before the end of 2004.	Provide a balance between the interest of ship-owners and the passengers they carry. The act establishes a ship-owners' liability and will ensure there is insurance in place for this liability.
Development of **regulations and/or security measures to support the screening of all checked baggage**.	To achieve 100% screening of checked baggage at all designated airports by December 31, 2005.
A **review of the** ***Canadian Aviation Security Regulations*** **and security measures** as required by *Bill C-7* is underway. Regulations to replace security measures no longer required to be confidential must be made within one year after the Notice of Intent is published in the Canada Gazette. A broader review and re-alignment of the aviation security regulatory framework is expected to take at least 3 years to complete.	New regulations to replace security measures that are no longer required to be confidential, and re-alignment of the aviation security regulatory framework.
Road/Railway Grade Crossing Regulations and Access Control Regulations are being developed to establish more modern safety standards and provide clear responsibilities and consistency in the construction and maintenance of crossings and rail line access control. Publication of the regulations in the *Canada Gazette*, Part I is anticipated in 2004 after the completion of the Regulatory Impact Analysis Statement. Publication had been delayed to gain a better understanding of the roles and responsibilities of all involved.	Improved safety at highway/railway grade crossings and along rights-of-way.
Commercial Drivers' Hours of Service Regulations, under the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, will be published in the *Canada Gazette*, Part II, in fall 2004 for implementation in 2005. These harmonized federal and provincial regulations are science-based and simplified.	Reduction in commercial vehicle collisions related to driver fatigue.

(Continued on next page)

Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Planned Initiatives	Planned Results
Motor Carrier Safety Fitness Certificate Regulations, under the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, will be published in the *Canada Gazette*, Part II, in fall 2004 for implementation on January 1, 2005. For the first time, a prescriptive national regulatory framework will regulate federal motor carriers under a common set of rules, as administered and enforced by provinces/territories.	Reduced incidence of commercial vehicle collisions due to improved safety monitoring, accountability and enforcement of motor carriers.
Amend the Canadian Aviation Regulations to allow the Canadian Business Aviation Association to issue certificates of operation for Canadian non-commercially operated business aircraft and to monitor their activities.	Provide industry with additional flexibility and operating efficiencies, and the potential for operators to play a more direct role in managing their own safety systems.
New Canadian Aviation Regulations incorporating fatigue risk management systems into aviation maintenance organizations. These regulations are an extension of the safety management system approach to managing risks in the aviation environment. They will help minimize the potential occurrence of fatigue-related human error, build awareness of fatigue as a workplace hazard, and improve the operator's ability to mitigate the impact of fatigue-related hazards.	Enhanced aviation safety due to a reduction of incidents related to operator fatigue.
New Canadian Aviation Regulations to address air rage and interference with crew members. The regulations will enhance the ability of air operators, private operators and their employees to deal with the growing problem of aviation passengers who are unruly or disruptive.	Enhanced aviation safety due to a reduction of air rage and disruption incidents.
New Canadian Aviation Regulations to address the limitations for flight attendants' hours of work and rest periods. The regulations will minimize the possible occurrence of human errors due to fatigue, and will help counteract the detrimental effects of fatigue.	Enhanced aviation safety due to a reduction of human errors related to fatigue.
New Canadian Aviation Regulations to address flight attendant ratios. The regulation will modify the requirements from the current 1 flight attendant for every 40 passengers or portion thereof, to 1 flight attendant for every 50-passenger seats or portion thereof. This would harmonize Canada's regulations with those of the United States.	Provide industry with additional flexibility and operating efficiencies. Allow economic parity for the industry with the United States and all other countries with the exception of Australia (1 in 36).
New Civil Aviation regulatory amendments to introduce a requirement for certificate holders to have a safety management system in place that integrates operations and technical systems with financial and human resource management.	Safe operations and compliance with the Canadian Aviation Regulations.

(Continued on next page)

Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Planned Initiatives	Planned Results
The Transportation of Dangerous Goods Regulations will be amended to harmonize with international agreements, maintain reciprocity with U.S. provisions, revise means of containment standards to reflect new engineering developments and construction designs, and address emerging issues.	Improved level of safety in the transport of dangerous goods.
New Navigation Safety Regulations, including Charts and Nautical Publications Regulations 1995, Crewing Regulations and Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999, to give effect to new international requirements contained in Chapter IV Safety of Navigation of the International Convention for the Safety of Life at Sea (1974).	Enhanced marine safety.
New Special Purpose Vessel Regulations	Safety of inflatable vessels that carry persons for remuneration in Canadian waters, such as for white-water rafting and whale watching.
Revised Boating Restriction Regulations to provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation in Canadian waters.	Enhanced marine safety.
New Collision Regulations	Uniform measures and safe conduct of vessels by giving effect to the Convention of the International Regulation for Preventing Collisions at Sea, 1972.
Revised Life Saving Equipment Regulations	Enhanced safety of children travelling on board Canadian vessels.
Revised Ship Station (Radio) Technical Regulations 1999, to prescribe technical characteristics, installation requirements and the operation and inspection of ship stations.	Enhanced marine safety.
Revised Ship Station (Radio) Regulations 1999, to prescribe radio communication equipment to be carried by commercial ships for the purpose of distress, urgency, safety and general communication.	Enhanced marine safety.
Revised Small Vessel Regulations	Enhanced safety and awareness of small vessels not regulated elsewhere.
New Administrative Penalties Regulations, to provide a graduated enforcement scheme and effective deterrents for violations on vessels operating in Canadian waters.	Enhanced marine safety.

(Continued on next page)

Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Planned Initiatives	Planned Results
New Ballast Water Regulations, to harmonize with the International Maritime Organization's Ballast Water Control Guidelines, U.S. laws regarding ballast water, and the Great Lakes Water Quality Agreement of 1978.	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.
New Cargo Regulations, to rationalize existing rules for loading and stowing cargo.	Enhanced marine safety.
Revised Collision Regulations, to promote uniform measures and safe conduct of vessels.	Improved consistency of regulations and enhanced safety related to the conduct of vessels.
New Fire Safety Regulations, to protect against fire on shipboards.	Reduced risk of fire-related incidents onboard ships.
New Fishing Vessel Regulations, to provide for safety onboard fishing vessels.	Enhanced fishing vessel safety.
Load Lines Regulations, to streamline existing regulations and address the requirements of the International Load Line Convention and Protocol.	More streamlined and harmonized regulations.
Marine Personnel Regulations, to streamline the existing crewing and certification requirements into one regulation and add a labour component.	More streamlined and harmonized regulations.
Pollution Prevention Regulations, to repackage the existing regulations and include the Convention on Marine Pollution, MARPOL Annexes 4, 5 and 6 to fit within the legal structure of the *Canada Shipping Act, 2001*.	Reduced incidents related to ship-source marine pollution.
Record Keeping Regulations, to rationalize existing requirements for keeping documentary records.	Improved record-keeping and information management.
Vessel Clearance Regulations, to streamline existing regulations and add the requirement to carry additional documentation.	More streamlined and harmonized regulations.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 114 — Locking System, to introduce vehicle theft immobilization requirements.	Annual reduction of up to 15 fatalities and 58 injuries due to a reduction in vehicle theft by young offenders.
Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact, to be updated to ensure that seat belts and air bags are designed to provide optimal protection to belted occupants and that any unnecessary injuries due to occupant protection system are minimized.	Annual reduction of 12 fatalities and 44 serious injuries due to advanced seat belts and air bags.

(Continued on next page)

Major Regulatory Initiatives *(continued)*

Planned Initiatives	Planned Results
Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.1 — User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems and **Canada Motor Vehicle Safety Standard 210.2** — Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions will be extended to school buses, requiring one universal low anchorage and tether anchorage on each bench seat to properly secure infant or child restraint systems.	Improved safety of small children travelling on school buses.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 206 — Door Locks and Door Retention Components. Regulatory development to properly secure infant or child restraint systems in conjunction with the National Highway Traffic Safety Administration.	Improved vehicle safety due to superior door lock requirements, which would also be harmonized with those of the U.S., Europe and Japan.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 223 (new) — Rear Impact Guards. To require most trailers with a gross vehicle weight rating of 4,536 kg or more to be equipped with rear impact guards.	Annual reduction of up to 4 fatalities due to reducing the consequence of vehicle collisions into the rear end of trailers.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 301 — Fuel System Integrity. Harmonization of the rear impact crash testing with new requirements issued by the National Highway Traffic Safety Administration, including raising the speed of rear impact tests from 48 km/h to 80 km/h. This will result in harmonization of the regulations with those of the U.S.	Annual reduction of up to 2 fatalities due to further reducing the liklihood of fuel spillage in high speed rear impacts.
Canada Motor Vehicle Safety Standard 500 — Low-speed Vehicles. The regulatory development of additional performance criteria for low-speed vehicles will be reviewed and the definition clarified.	Improved safety of low-speed vehicles due to the implementation of performance requirements.

5.9 Horizontal Initiatives

Initiative Profile — Road Safety Vision 2010

Road Safety Vision 2010 is the national road safety plan that aims to make Canada's roads the safest in the world by 2010. All Ministers responsible for Transportation and Highway Safety endorsed the plan in the fall of 2000.

The principal difference between Road Safety Vision 2010 and its predecessor (Road Safety Vision 2001) is the inclusion of a quantitative national target (30 per cent decreases in fatalities and serious injuries by 2010) and several sub-targets that address the key road safety issues (e.g., seat belt and proper child restraint use, drinking and driving, rural road safety and commercial vehicle safety). To achieve our national target, traffic fatalities and serious injuries must decrease by 900 and 5,500, respectively, by 2010. In 2002, Canada's fatality rate was eigth-lowest among Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) member countries.

More detailed information on Canada's efforts to have the world's safest roads can be found at www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/menu.htm.

Roles, Responsibilities and Governance Structures

A framework for accountability, which involves task forces comprised of stakeholders from the federal, provincial/territorial governments as well as key public and private sector agencies, has been established to develop and implement initiatives to meet the target objectives. Each year, the Council of Deputy Ministers is provided with a report that summarises activities carried out and progress made towards achievement of the targets of the Vision.

Federal departments: The RCMP has been Transport Canada's most proactive partner in carrying out activities that are consistent with the strategic objectives of Road Safety Vision 2010. They have raised the profile of road safety issues among their members and the public, collaborated on research projects, refocused enforcement activities on the most critical areas (seat belts and drinking-driving), and attempted to improve collision data quality.

Other national governments: Transport Canada and other members of an Organisation for Economic Co-operation and Development Operational Committee (Germany and The Netherlands) are collaborating in the development of a survey of member countries that facilitates the exchange of current program/policy/legislative information among OECD member countries in support of national benchmarking and road safety targets. Transport Canada collaborates with the U.S. on vehicle research and standards development.

Provincial/territorial governments: Six task forces composed of representatives of provincial and territorial governments, Transport Canada and other key stakeholders have assumed responsibility for developing initiatives and monitoring the progress of the targets of Vision 2010.

Municipal governments: Transport Canada provided financial assistance to the Coronation Health Initiative Partners in Alberta to engage youth in addressing traffic safety in their own communities by implementing traffic safety projects planned during a Youth Leadership Conference. The City of Ottawa has developed an integrated road safety plan that was unveiled to the public in early 2004. Road Safety Vision 2010 was used as a template to develop a focus and timeframe for longer-term targets.

(Continued on next page)

Roles, Responsibilities and Governance Structures
Non-governmental organizations: The Canadian Association of Chiefs of Police (CACP) requested Transport Canada's assistance in conducting a pilot study that would review the model, and if necessary, change the manner in which traffic services were delivered throughout Canada. The outcome of this pilot project, which was carried out in southern Alberta by the RCMP, resulted in a more risk-based delivery of traffic services in RCMP-policed jurisdictions throughout Canada as well as the creation of a 'how to' manual for the development and implementation of a quality traffic services program. The CACP partners with Transport Canada in the delivery of annual educational and enforcement initiatives (Operation Impact and National Road Safety Week) that raise awareness of the Road Safety Vision 2010 initiative. The Canada Safety Council (CSC) partners with Transport Canada and the CACP in the annual delivery of the National Police Award for Traffic Safety, which is presented to a police officer for outstanding achievements in traffic safety. Transport Canada provides funding to the CSC to administer the delivery of this award. **First Nations:** Transport Canada recently joined the National Indian and Inuit Community Health Representatives Organization to help this organization address motor vehicle safety issues among aboriginal people.

Partnering Efforts	Planned Spending ($000's)		
Partners	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**
☐ Federal Departments/agencies: Royal Canadian Mounted Police, Health Canada ☐ Other national governments: Organisation for Economic Co-operation and Development member countries (Germany, The Netherlands); the U.S. National Highway Traffic Safety Administration ☐ Provincial and territorial governments: All jurisdictional departments of Transportation and highway safety ☐ Municipal governments: City of Ottawa; Coronation Health Initiative Partners ☐ Non-governmental organizations: Canadian Association of Chiefs of Police; Canada Safety Council ☐ First Nations: National Indian and Inuit Community Health Representatives Organization	Planned spending information is not available		

Shared Outcomes
All partnering efforts support one or more of the four strategic objectives of Road Safety Vision 2010 — raising awareness of road safety issues; improving communication, cooperation and collaboration among road safety agencies; enhancing enforcement measures; and improving national road safety data quality and collection — and will result in safer road travel for all Canadians.

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Key Programs*	Planned Results	Indicators
National Occupant Restraint Program 2010	• Minimum seat belt wearing rates of 95% and proper use of child restraints by all motor vehicle occupants. • 40% decrease in the number of unbelted fatally or seriously injured occupants.	• Level of seat belt and child restraint use. • Number of unbelted fatally and seriously injured occupants.
Strategy to Reduce Impaired Driving Program 2010	40% decrease in the number of road users fatally or seriously injured in crashes involving a drinking driver.	Number of road users fatally or seriously injured in traffic collisions involving drinking drivers.
Speed and Intersection Safety Management Strategy	20% reduction in the number of road users fatally or seriously injured due to speed- or intersection-related crashes.	Number of fatalities related to speed- and intersection-related fatalities and serious injuries.
Vulnerable Road User Strategy	30% decrease in the number of vulnerable road users (pedestrians, cyclists, motorcyclists) killed or seriously injured.	Number of fatalities and serious injuries involving vulnerable road users.
Rural Road Safety Strategy	40% decrease in the number of road users fatally or seriously injured on rural roadways (defined as road posted speed limits of 80-90 km/h).	Number of road users killed or seriously injured on rural roadways.
High-Risk Driver Strategy	• 20% decrease in the number of road users fatally or seriously injured in crashes involving high-risk drivers. • 20% decrease in the number of young drivers/riders (16-19 years old) killed or seriously injured in crashes.	Number of road users killed or seriously injured in crashes involving high-risk drivers.
Commercial Vehicle Safety	20% decrease in the number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial vehicles.	Number of road users killed or seriously injured in crashes involving commercial vehicles.

* Planned spending information is not available

Contact
Paul Gutoskie, Manager, Road Safety Vision; (613) 998-5507; gutoskp@tc.gc.ca

(Continued on next page)

Initiative Profile — Marine Security
The establishment of a robust marine security infrastructure is key to increasing the security of the national transportation system. This initiative is aimed at safeguarding coastal marine infrastructure by having appropriate enforcement tools to intercept and apprehend would-be terrorists and/or their devices, and enhancing awareness activities of the vessels, cargo, crews and passengers destined for or within Canada's marine system. A risk management strategy was used to evaluate threat potential, vulnerability and likely impact of terrorist incidents. Broadly, risk mitigation measures were based on the level of risk assigned to the security gaps. *Securing an Open Society: Canada's National Security Policy* was tabled in Parliament on April 27, 2004. This policy sets out an integrated strategy and action plan designed to address current and future threats and sets out a six-point plan which is comprised of: 1. **Clarifying responsibilities and strengthening co-ordination among various departments**. Transport Canada will have lead responsibility for marine security and policy coordination. The Department of Public Security and Emergency Preparedness will have lead responsibility for enforcement and policing. The Department of Defence will be responsible for coordination of on-water response to maritime threats and developing crisis. 2. **Establishing Marine Security Operations Centre** to bring to bear all civil and military resources necessary to detect, assess and respond to marine security threats; 3. **Increasing the on-water presence** on the Canadian Forces Maritime Command, RCMP and Canadian Coast Guard and increasing the Department of Fisheries and Oceans aerial surveillance activities; 4. **Investing in secure communications technologies** to enhance the ability of our civilian and naval fleets to communicate with each other and Marine Security Operations Centres; 5. **Pursuing greater co-operation with the United States** to enhance our marine defence and security; and 6. **Strengthening security at ports and other maritime facilities** through the Marine Facilities Security Contribution Program. The International Marine Organization (IMO) has introduced a new comprehensive security regime, known as the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, which comes into effect by July 1, 2004. The ISPS Code seeks to establish an international framework of co-operation between governments, government agencies and the shipping and port industries in order to detect and take preventive measures against security incidents affecting ships or port facilities used in international trade. As lead, Transport Canada in cooperation with other government agencies, departments and industry, will implement and enforce the new *Marine Transportation Security Regulations*, to bring Canada into compliance with the IMO's ISPS Code, by July 1, 2004.

(Continued on next page)

Roles, Responsibilities and Governance Structures
The Government created the Interdepartmental Marine Security Working Group (IMSWG), chaired by Transport Canada, to identify and coordinate federal government actions in support of Canada's objectives concerning public security and anti-terrorism in the maritime realm, as well as its international marine security obligations. Under the guidance of the IMSWG, each partnering department is responsible for the following, as announced in January 2003: **Transport Canada:** Regulatory development in support of new International Maritime Organization requirements; Marine Security Oversight and Enforcement (Phase I); and Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Program (to be carried out with RCMP and CSIS support). **Department of Fisheries and Oceans/Canadian Coast Guard:** Contributor to the enhancement of the level of domain awareness within the Canadian exclusive economic zone (EEZ) through increased surveillance activities and the implementation of shore based Automatic Identification System (AIS) infrastructure and the development of a long range vessel tracking capability. As well, during the reporting period, DFO increased its level of on-water capability for response to marine security incidents. The continuation of LORAN-C, a long-range radionavigation position fixing system, supported collaboration initiatives with the U.S. **Citizenship and Immigration:** Imposition of visas for seafarers joining ship in Canada (to be carried out with CSIS support); Enhanced Passenger and Crew Screening **Public Safety and Emergency Preparedness Canada:** Counter-Terrorism Training Exercises. **Canada Border Services Agency:** Installation of radiation detection equipment at key ports. **Royal Canadian Mounted Police:** National Ports Project; Emergency Response Team training. **Department of National Defence:** Contributes to improved collaboration and coordination though a Maritime Information Management and Data Exchange and enhanced domain awareness employing High Frequency Surface Wave Radar network for the surveillance of strategic high traffic coastal areas.

Partnering Efforts	Planned Spending ($000's)		
Partners	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**
☐ Federal Departments/agencies:			
• Department of National Defence (DND)	30,000	10,900	1,100
• Transport Canada (TC)	12,500	10,550	9,000
• Department of Fisheries and Oceans (DFO)	6,500	13,500	10,500
• Citizenship and Immigration Canada (CIC)	3,694	2,894	2,894
• Canadian Security Intelligence Services (CSIS)	2,188	2,188	698
• Royal Canadian Mounted Police (RCMP)	1,800	1,900	1,900
• Canada Border Services Agency (CBSA)	1,000	1,100	1,000
• Public Safety and Emergency Preparedness Canada (PSEPC)	200	200	200
☐ International organizations: International Maritime Organization (IMO)	—	—	—
Total:	57,882	43,232	27,292

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Shared Outcomes
Key activities: • Domain Awareness — increased surveillance and tracking of marine traffic. • Responsiveness — additional resources for emergency response and supporting marine security. • Safeguarding — includes clearance programs for marine sector employees working in restricted areas, visas for foreign seafarers joining ships in Canada, and new detection equipment in Canadian ports to monitor containers. • Collaboration — improved coordination and consultation on marine security. The ultimate outcome is to improve maritime security at Canadian ports, waterways and territorial waters.

Key Programs (Projects)	Planned Results	Indicators
Marine Security Coordination Fund (TC)	The allocation of resources in support of one-time or limited-period projects by departments or agencies that will contribute to the improvement of the coordination of marine security efforts across federal government departments and agencies and with other jurisdictions involved in marine security.	Allocation of the Marine Security Coordination Fund
AIS and Long Range Vessel Identification and Tracking (DFO)	• Design and construction of shore infrastructure for the implementation of a national Automatic Identification System and a Long Range Vessel Identification and Tracking capability. • AIS and long range data will be integrated into the existing national vessel traffic management information system and will be available to the Canadian federal security community.	• Effective project approval received in May of 2004. • The project has established a timetable for project implementation, therefore, project status will indicate the level of success
Air Surveillance Flights (DFO)	• Increase in patrol hours • Support information exchange between government departments • Enhance interoperability	• Results as anticipated as evidence by full usage of flight hours; • Increase in surveillance data coverage area • No duplication of information collection

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Key Programs (Projects)	Planned Results	Indicators
Visas for seafarers joining ships in Canada: • CIC • CSIS	• Significant reduction in the number of seafarers attempting to illegally enter Canada • Reduction of 90% of the 51 persons posing as crewmen arriving in Canadian airports annually • Reduction of 90% in the 85 persons intercepted while attempting to travel to Canada under fraudulent documents	Information not available
IMO Regulatory Development (TC)	Principal outcomes (first 18 months): Implementation of Canada's international commitments, namely amendments to the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) and the International Code of Ship and Port Facility Security by July 2004 resulting in a much enhanced marine security posture	Preliminary Indicators: • Degree to which international commitments and national regulatory priorities are incorporated into the regulatory framework • Degree to which relevant industry stakeholders support the regulatory framework • Meeting IMO implementation dates. • Degree to which the comprehensive marine security regulatory framework is aligned with threat/risk.

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Key Programs (Projects)	Planned Results	Indicators
Counter-Terrorism Training Exercises (SGC)	• Create awareness of federal counter-terrorism responsibility resources and arrangement amongst first responders, other levels of government and international partners. • Promote best practices in counter-terrorism response • Identify vulnerabilities and areas of improvement and ensure that national counter-terrorism arrangements are consistent with the evolving threat environment. • Build stronger linkages between all organizations in Canada that have counter-terrorism responsibilities. • Reassure international partners as to Canada's capacity to respond effectively to marine-based incidents.	The number of participants in the exercise will be a measure of performance. Participants' feedback, which will be included in the post-exercise reports.
Marine Security Oversight and Enforcement (TC)	• Improve security on-board ships and at marine facilities by establishing minimum security standards	• Comprehensive ship inspections • Average annual number of ship security plans reviewed/approved • Average annual number of Ship Security Certificates reviewed/approved • Average annual number of amendments to marine facility security assessments. • Active support of new marine security system by industry • Building of a constructive relationship between Marine Security Inspectors and stakeholders

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Key Programs (Projects)	Planned Results	Indicators
Marine Facilities Restricted Area Access Clearance Programs	• Implementation of the Infrastructure required to process the Marine Facilities Restricted Area Access Clearances will be completed by Fall 2004. • Transportation Security Clearances will be processed at a rate of 10,000 clearances per annum	**TC** • A Livescan will be operational in each of Montreal, Halifax and Vancouver • Staff working at each Livescan location will be fuly trained on all equipment and processes • 10,000 security clearances will be processed annually • Acceptance of program by facility operators • Acceptance of program by unions **RCMP** Activities will be monitored locally and at National Headquarters by way of RCMP audits, evaluations and reviews 100% of TC requests for CPIC queries (Activities will depend on TC requests)
Radiation Detection Equipment (CBSA)	*Information not available*	*Information not available*
Passenger & Crew Screening (CIC)	*Information not available*	*Information not available*
High Frequency Surface Wave Radar (HFSWR) at four-five sites (DND)	Establish a network of four to five HFSWR sites (which will be integrated with the two existing HFSWR sites)	Increased surveillance data from coverage in strategic traffic areas covered by HFSWR

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Key Programs (Projects)	Planned Results	Indicators
National Ports Project (RCMP)	• The creation of three National port Enforcement Teams (Halifax, Montreal, Vancouver) • Staffing of 8 FTEs at port to enhance oversight and monitoring capacity. • Project on plan, on time and on budget • Teams in Vancouver and Montreal are physically located at the port facility and teams are fully operational • Team in Halifax to be physically located at eh port at Halifax fall 2004. Team is also fully operational • Local management teams are in place in Halifax, Montreal and Vancouver	Activities will be monitored locally and at National Headquarters by way of RCMP audits, evaluations and reviews
Emergency Response Team Training (RCMP)	• New funding for Emergency Response Team (ERT) Armed Ship Boarding • Assessment of training needs • Development of Course Training Standards (CTS) and National Guidelines • Training of instructors • Deliver training by fiscal year 2004-05	Activities will be monitored locally and at National Headquarters by way of RCMP audits, evaluations and reviews

(Continued on next page)

Horizontal Initiatives *(continued)*

Planned Spending by Project ($000's)	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**	**Total**
Marine Security Coordination Fund (TC)	5,400	3,850	4,000	**13,250**
AIS and Long Range Vessel Identification and Tracking (DFO)	4,500	11,500	8,500	**24,500**
Air Surveillance Flights (DFO)	2,000	2,000	2,000	**6,000**
Visas for seafarers joining ships in Canada:				
• CIC	1,000	200	200	**1,400**
• CSIS	98	98	98	**294**
IMO Regulatory Development (TC)	1,100	1,000	-	**2,100**
Counter-Terrorism Training Exercises (SGC)	200	200	200	**600**
Marine Security Oversight and Enforcement (TC)	3,900	3,600	3,000	**10,500**
Marine Facilities Workers Clearances:				
• TC	2,100	2,100	2,000	**6,200**
• RCMP	200	200	300	**700**
• CSIS	2,090	2,090	600	**4,780**
Radiation Detection Equipment (CBSA)	1,000	1,100	1,000	**3,100**
Passenger & Crew Screening (CIC)	2,694	2,694	2,694	**8,082**
High Frequency Surface Wave Radar at five sites (DND)	1,143	19,000	14,500	**34,643**
National Ports Project (RCMP)	1,100	1,100	1,100	**3,300**
Emergency Response Team Training (RCMP)	500	600	500	**1,600**

Contact
Gerry Frappier, Director General Security and Emergency Preparedness; (613) 990-3651; frappig@tc.gc.ca

5.10 Our Offices

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Web site:
www.tc.gc.ca

Mailing Address:
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General Enquiries:
Telephone: (613) 990-2309
Fax: (613) 954-4731

Library and Research Services Centre:
Telephone: (613) 998-5128

TRANSPORT CANADA REGIONAL OFFICES

Atlantic Region
95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6
Telephone: (506) 851-7316

Quebec Region
700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7
Telephone: (514) 633-2714

Ontario Region
4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5
Telephone: (416) 952-2170

Prairies and Northern Region
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: (204) 984-8105

Pacific Region
620-800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8
Telephone: (604) 666-3518

5.11 Links For More Information

Acts for which the Minister of Transport is responsible and/or for which he shares responsibility: www.tc.gc.ca/acts-regulations/listofacts/menu.htm.

Border Infrastructure Fund (BIF) and Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF): www.infrastructure.gc.ca

Canadian National Committee for the World Road Association (CNC-PIARC): www.cnc-piarc-aipcr.ca

Civil Aviation: www.tc.gc.ca/civilaviation

Contaminated Sites Management Plan: www.tc.gc.ca/programs/environment/contaminatedsites/menu.htm

Diversity – Embracing Change: www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_e.asp

Independent Grain Monitoring: www.quorumcorp.net

Intelligent Transportation Systems Plan: www.its-sti.gc.ca

Management Review for Transport Canada's 2001-2003 Sustainable Development Strategy: www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/strategy0103/menu.htm

Marine Initiatives: www.tc.gc.ca/pol/en/Marine/menu_e.htm

Marine Safety: www.tc.gc.ca/marinesafety/TP/TP13595/2002/menu.htm

Motor Carrier Standards: www.tc.gc.ca/pol/en/truck_bus/mcpolicy_e.htm

Official Languages Policy Framework: www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_e.asp#New

Partnership Border Study: www.partnershipborderstudy.com

Port Divestitures: www.tc.gc.ca/programs/ports/menu.htm

Review of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992:* www.tc.gc.ca/tdg/consult/actreview/menu.htm

Road Safety: www.tc.gc.ca/roadsafety/vision/2002/menu.htm

SHIP – Highways Component: www.tc.gc.ca/SHIP/menu.htm

Links For More Information *(continued)*

SHIP – National System Integration Component — Border crossings and Studies: www.tc.gc.ca/pol/en/brochure/crossings.htm

Shortsea Shipping Initiatives: www.tc.gc.ca/POL/EN/Marine/shortseaS/menu_e.htm

Smart Borders: www.dfait-maeci.gc.ca/can-am

Transport Canada's climate change initiatives: www.tc.gc.ca/programs/environment/climatechange/menu.htm

Transport Canada's 2004-2006 Sustainable Development Strategy: www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/sds0406/menu.htm

Transport Canada's Sustainable Development Progress Reports: www.tc.gc.ca/programs/environment/sd/menu.htm

Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF): www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_e.asp

Index

A

Accessible transportation · 11
Advisory committee on accessible transportation · 11
Aeronautics Act · 85
Air sector monitoring · 7
Air transportation · 7, 13
Airport legislation · 13
Airport rent policy review · 13
Airports Capital Assistance Program · 5, 16, 73
Aviation security · 43

B

Border crossings and studies (SHIP) · 18
Border Infrastructure Fund (BIF) · 19

C

Canada Marine Act · 10
Canada Port Authorities · 24
Canada Shipping Act · 35
Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF) · 19
Canadian Environmental Assessment Act · 17
Civil aviation · 40
Clean air initiatives · 53
Climate change · 30, 50
Contaminated sites · 53

D

Direction 2006 · 39
Disposal of grain hopper cars · 10
Divestiture of non-NAS airports · 16

E

Electronic collection of air transportation statistics · 8
Environmental programs · 52

F

Federal Space Review · 13
Ferry program · 25
Flight 2005 · 40
Freight Efficiency and Technology Initiative (FETI) · 51

G

Governance of federal bridges · 23
Government On-line · 61

I

Independent grain monitoring · 10
Infrastructure programs in support of highways, transit and borders · 19
Innovation outreach and partnerships · 27
Intelligent Transportation Systems · 19, 31
Inter-modal policy framework and projects · 9
International air transportation policies · 8

L

Lease management · 15
Legislative and regulatory reform · 34
Liberalisation of air bilateral agreements · 7

M

Marine navigational services study · 27
Marine Safety · 40
Marine security · 43
Marine transportation · 10, 23
Modal choice freight and passenger studies · 9
Motor Carrier standards · 9
Motor Vehicle Safety Act · 34
Motor Vehicle Transport Act, 1987 · 9, 34
Multi-modal security · 44

P

Policy framework initiatives · 7
Port divestiture · 23
Protection of the physical environment · 45
Public safety Act 2002 · 43

R

Rail safety · 39
Regional and small airports study · 8
Regulatory Initiatives · 84
Research projects · 12
Road Safety Vision 2010 · 38, 90

S

Safety culture · 37
Science and Technology and Research and Development · 29
Shortsea shipping initiatives · 11
Skills development · 28
Smart Border Declaration · 20, 33
St. Lawrence Seaway · 26
Strategic environmental assessment · 53
Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP) · 17, 71
Surface transportation · 9, 17
Sustainable Development Strategy · 47

T

The Next Wave 2003-2010 · 40
Third party war risk liability insurance · 8
Transportation of dangerous goods · 45
Transportation of dangerous goods Act, 1992 · 35
Transportation security · 42

BUDGET DES DÉPENSES

Transports Canada

Budget des dépenses 2004-2005

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses, qui est déposé à la Chambre des communes par le président du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le Budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par le président du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget supplémentaire des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget supplémentaire des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en application ses plans de dépenses. Le Budget supplémentaire des dépenses est habituellement déposé deux fois par année, soit un premier document au début novembre et un document final au début mars. Chaque Budget supplémentaire des dépenses est caractérisé par une lettre alphabétique (A, B, C, etc.). En vertu de circonstances spéciales, plus de deux Budgets supplémentaires des dépenses peuvent être publiés au cours d'une année donnée.

Le Budget des dépenses, de même que le Budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente chez votre libraire local ou par la poste auprès
des Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario)
KIA OS5

Téléphone : (613) 941-5995
Commandes seulement : 1-800-635-7943 (Canada et É.-U.)
Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757 (Canada et É.-U.)
Internet : http://publications.gc.ca

No. de catalogue : BT31-2/2005-III-48
ISBN 0-660-62564-4

Transports Canada

Budget des dépenses 2004-2005
Rapport sur les plans et les priorités

Approuvé

Ministre des Transports

Table des matières

1.0 Messages 1

1.1 Message du ministre 1

1.2 Déclaration 2

2.0 Aperçu de Transports Canada 3

2.1 Objectifs stratégiques 3

2.2 Mandat législatif 3

3.0 Aperçu de la planification 4

3.1 Plan stratégique 4

3.2 Résumé des plans et des priorités 5

3.3 Plans et priorités détaillés par objectif stratégique 7

3.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada 7

3.3.2 Assurer des normes rigoureuses pour un réseau de transport sûr et sécuritaire 33

3.3.3 Protection de l'environnement physique 45

3.4 Programme de gestion 53

3.4.1 Contexte 53

3.4.2 Vers le perfectionnement des méthodes de gestion 54

3.4.3 Responsabilisation 55

3.4.4 Ressources humaines 56

3.4.5 Gérance 58

3.4.6 Valeurs et éthique 60

4.0 Organisation 61

4.1 Résultats stratégiques et secteurs d'activités 61

4.2 Responsabilisation 62

4.3 Dépenses prévues du Ministère 63

5.0 Annexes 66

5.1 Résumé des dépenses d'immobilisations 66

5.2 Sommaire des paiements de transfert 67

Subventions 67

5.3 Précisions sur les programmes de paiements de transfert 68

5.4 Recettes disponibles et non disponibles 79

Total des recettes disponibles 80

5.5 Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses 81

5.6 Coût net des programmes pour l'année du Budget principal des dépenses 82

5.7 Prêts, investissements et avances (non budgétaires) 83

5.8 Principales initiatives de réglementation 84
5.9 Initiatives horizontales 91
5.10 Adresse de nos bureaux 104
5.11 Liens pour d'autres précisions 105

Index 107

Sigles employés

AGCS....................	Accord général sur le commerce des services
APC......................	Administration portuaire canadienne
ATC......................	Association des transports du Canada
CCMC....................	Conseil consultatif maritime du Canada
CCTA....................	Comité consultatif ministériel sur les transports accessibles
CESTA..................	Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien
CGVMSL................	Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
CN.........................	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
EES.......................	Politique sur l'évaluation environnementale stratégique
GCC......................	Garde côtière canadienne
GES......................	Gaz à effet de serre
FCIS.....................	Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique
FIF........................	Fonds sur l'infrastructure frontalière
LMC......................	*Loi maritime du Canada*
LMMC...................	*Loi sur la marine marchande du Canada*
LRMM..................	*Loi sur la responsabilité en matière maritime*
MAINC..................	Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada
OACI....................	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE....................	Organisation de coopération et de développement économiques
OMI......................	Organisation maritime internationale
PAIA.....................	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
PDTU....................	Programme de démonstration en transport urbain
PE.........................	Protocole d'entente
PGSC....................	Plan de gestion des sites contaminés
PNA......................	Politique nationale sur les aéroports
PSIR.....................	Programme stratégique d'infrastructure routière
R et D....................	Recherche et développement
RNA......................	Réseau national d'aéroports
RRN......................	Réseau routier national
SDD......................	Stratégie de développement durable
SGS......................	Système de gestion de la sécurité
SGSF....................	Système de gestion de la sécurité ferroviaire
SNM.....................	Services à la navigation maritime
SRTD....................	Programme Sur la route du transport durable
STI.......................	Systèmes de transport intelligents
TATC....................	Tribunal d'appel des transports du Canada
TMD.....................	Transport des marchandises dangereuses
TP........................	Publication de Transports Canada

1.0 Messages

1.1 Message du ministre

En tant que ministre canadien des Transports, j'ai l'honneur de présenter le *Rapport 2004-2005 sur les plans et les priorités* de Transports Canada qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des prochains exercices.

Les transports ont toujours été un élément névralgique de l'économie et de la société canadiennes. Ensemble, les Canadiens ont bâti un réseau de transport fiable et sûr qui contribue à la prospérité de ce pays et nous permet de jouir d'une qualité de vie qui fait l'envie du monde entier.

Tout au long de notre histoire, les politiques de transport au Canada ont été conçues et ont évolué pour faire face aux nouveaux défis et à l'évolution des priorités. Pour relever les défis que doit affronter le réseau de transport de nos jours, nous devons : devenir plus concurrentiels en raison de la mondialisation et de l'intégration des économies de tous les pays; renforcer la sûreté sans pour autant perturber le trafic le long de nos artères commerciales vitales; trouver des solutions novatrices à l'étalement des villes, aux encombrements et aux effets néfastes des transports sur l'environnement; et aménager des infrastructures suffisantes pour que tous les Canadiens aient accès à un réseau de transport moderne, sûr et efficace.

Nous avons besoin de nouvelles politiques pour relever ces défis et donner libre cours au potentiel de nos citoyens et de nos actifs dans le secteur des transports. À cette fin, nous devons nous assurer que nos politiques contribuent au maintien et à l'amélioration d'un réseau tributaire du marché, favoriser les investissements dans les infrastructures et les stratégies qui améliorent le réseau dans son ensemble, favoriser des couloirs commerciaux sûrs et efficaces et nous concentrer sur les compétences et les recherches qui appuient l'innovation dans le secteur. Le maintien de niveaux élevés de sécurité et de sûreté et le respect de l'environnement sont les principes qui orienteront nos politiques et nos résultats.

Comme il est mis en évidence dans ce *Rapport sur les plans et les priorités*, Transports Canada entend prendre un certain nombre d'initiatives afin de positionner le secteur des transports comme l'un des grands moteurs économiques qui profitent à tous les Canadiens.

Le ministre des Transports,

Jean-C. Lapierre

1.2 Déclaration

DÉCLARATION DE LA DIRECTION
J'ai l'honneur de présenter au Parlement le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) 2004-2005 de **TRANSPORTS CANADA** Ce document a été préparé selon les principes d'établissement des rapports et les exigences de divulgation que contient le guide sur la préparation du Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 : • il reflète fidèlement les plans et les priorités du Ministère; • les données sur les dépenses prévues que contient ce document sont conformes aux directives fournies dans le budget du ministre des Finances et par le Secrétariat du Conseil du Trésor; • il est complet et exact; • il repose sur les systèmes fiables d'information et de gestion du Ministère. Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.
Signature : L. Ranger **Nom :** Louis Ranger **Titre :** Sous-ministre **Date :** Le 23 août 2004

2.0 Aperçu de Transports Canada

Transports Canada est chargé de donner suite aux politiques et aux programmes fixés par le gouvernement du Canada en matière de transports. Le Ministère veille à ce que tous les éléments du réseau de transport fonctionnent de manière efficace et intégrée afin d'offrir aux Canadiens un réseau durable qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Notre vision . . .

Le meilleur réseau de transport pour le Canada et les Canadiens

Notre mission . . .

Établir et administrer des politiques, règlements et programmes
pour assurer un réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement

2.1 Objectifs stratégiques

Les objectifs stratégiques de Transports Canada sont :

- d'établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire;
- de contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada;
- de protéger l'environnement physique.

Ces objectifs seront atteints en vertu d'initiatives conformes aux principes exposés à la section 3.1 de ce rapport.

2.2 Mandat législatif

Certaines des lois administrées par Transports Canada :

- *Loi sur l'aéronautique*
- *Loi maritime du Canada*
- *Loi sur la marine marchande du Canada*
- *Loi sur les transports au Canada*
- *Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien*
- *Loi sur le ministère des Transports*
- *Loi en matière de responsabilité maritime*
- *Loi sur la sécurité automobile*
- *Loi de 1987 sur les transports routiers*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*

Au Canada, tous les ordres de gouvernement assument certaines responsabilités en ce qui a trait au réseau de transport national. L'exécution des programmes et des services de Transports Canada se fait en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels. Notre objectif est d'élaborer un cadre législatif moderne et d'actualité qui contribuera à renforcer la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité environnementale du réseau de transport du Canada. On trouvera une liste complète des lois administrées par Transports Canada sur son site Web à www.tc.gc.ca/lois-reglements/menu.htm.

3.0 Aperçu de la planification

3.1 Plan stratégique

Transports Canada est financé dans une large mesure par les dépenses de fonctionnement, et est autorisé à dépenser les recettes touchées durant l'année. Certains de ses programmes sont gérés en vertu de subventions et contributions dont nous devons respecter à la lettre les conditions et modalités.

Le cadre directif de Transports Canada est centré sur une stratégie permettant au réseau canadien des transports de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux des dix prochaines années et d'au-delà. Ce cadre fait état des principes mentionnés plus bas qui orienteront les décisions du gouvernement du Canada en matière de transports dans des secteurs clés comme les politiques du marché, les investissements dans les infrastructures stratégiques et les initiatives de sécurité.

Les décisions en matière de transport contribueront à l'aboutissement du programme plus général du gouvernement qui consiste à renforcer les fondements sociaux du pays, à bâtir une économie forte pour le XXI^{e} siècle et à renforcer la place du Canada dans le monde.

PRINCIPES

- Niveau pratique maximum de sécurité et de sûreté de la vie humaine et des biens matériels, grâce à des normes et à des règlements fondés sur le rendement, le cas échéant.
- Circulation efficace des gens et des marchandises à l'appui de la prospérité économique et d'une qualité de vie durable fondées sur des marchés concurrentiels et recours ciblé à des interventions de réglementation et de dépense.
- Respect du legs environnemental qui sera laissé aux générations futures de Canadiens, orienté par des processus d'évaluation environnementale et de planification dans les décisions de transport et emploi sélectif d'interventions de réglementation et de dépense.
- Tarification qui reflète plus fidèlement les coûts totaux des activités de transport, et décisions sur les infrastructures de transport qui répondent aux besoins des usagers, selon des modèles de gouvernance qui favorisent la participation des intervenants et la transparence.
- Accès raisonnable au réseau national de transport des régions éloignées du Canada.
- Accessibilité du réseau national sans obstacles abusifs pour les personnes handicapées.
- Mesures coordonnées et harmonisées dans tous les moyens de transport à l'appui de l'intermodalité et de la neutralité modale.
- Partenariats et collaboration entre les gouvernements et avec le secteur privé afin d'avoir un cadre directif des transports aussi intégré que cohérent, et qui tienne compte des juridictions respectives et des rôles et des responsabilités de tous les participants.

3.2 Résumé des plans et des priorités

Résultat stratégique : contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada		
Plans et priorités	**Ressources 2004-05[1] milliers $**	**Type de priorité**
Initiatives du cadre directif :		
- Surveillance des activités du secteur du transport aérien	—	En cours
- Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien	—	En cours
- Consultations des intervenants sur les politiques de transport aérien nationales et internationales	—	En cours
- Élaboration et analyse de la politique sur le transport aérien	—	En cours
- Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien	747 $	Nouvelle
- Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre	100 $	Préalable
- Étude sur les petits aéroports et les aéroports régionaux	100 $	Préalable
- Cadre politique et projets intermodaux	5 000 $	En cours
- Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers	—	Nouvelle
- Normes sur les transporteurs routiers	—	En cours
- Surveillance indépendante du système de transport du grain : aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain	979 $ 3 ETP	En cours
- Initiatives de transport maritime à courte distance	—	Nouvelle
- Réunions semestrielles du Comité consultatif sur les transports accessibles	—	En cours
- Projets de recherche visant à améliorer l'accessibilité du réseau de transport	—	En cours
Des infrastructure et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces :		
- Législation des aéroports	—	En cours
- Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires	—	Préalable
- Examen de l'espace occupé par les ministères et organismes fédéraux	—	En cours
- Gestion des baux	1 600 $	En cours
- Gestion des risques	100 $	En cours
- Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires	43 300 $	En cours
- Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface	206 600 $	En cours
- Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières	2 700 $	Préalable
- Gestion des ponts fédéraux	87 800 $	En cours
- Postes frontaliers internationaux	300 $	Nouvelle
- Cession des ports	46 800 $	En cours
- Programme de traversiers	—	En cours
- Cession des délaissés de la Voie maritime du Saint-Laurent	1 800 $	En cours
- Étude sur les services à la navigation maritime	250 $	En cours

(Suite à la page suivante)

Résumé des plans et des priorités *(suite)*

Résultat stratégique : contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada		
Plans et priorités	**Ressources 2004-05[1] milliers $**	**Type de priorité**
Compétences et R et D à l'appui des innovations :		
- Initiatives de sciences et technologie/recherche et développement	7 500 $ 23 ETP	En cours
- Plan du Canada sur les STI	9 974 $ 7 ETP	En cours

Objectif stratégique : établir des normes rigoureuses pour assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr		
Plans et priorités	**Ressources 2004-05[1] milliers $**	**Type de priorité**
- Vol 2005 de l'Aviation civile	127 000 $ 1 433 ETP	En cours
- Vision 2010 – Sécurité routière	20 000 $ 101 ETP	En cours
- Direction 2006 – Sécurité ferroviaire	20 000 $ 146 ETP	En cours
- Sécurité maritime – La prochaine vague	35 000 $ 450 ETP	En cours
- Cible 2010 – Transport des marchandises dangereuses	10 000 $ 122 ETP	En cours
- Sûreté des transports	34 000 $ 365 ETP	En cours

Objectif stratégique : protéger l'environnement physique		
Plans et priorités	**Ressources 2004-05[1] milliers $**	**Type de priorité**
- Stratégie de développement durable 2004-2006	500 $	En cours
- Changements climatiques	27 500 $	En cours
- Sites contaminés	31 100 $	En cours
- Évaluation environnementale stratégique	150 $	En cours
- Initiatives d'assainissement de l'air	600 $	En cours
- Coûts totaux des transports	400 $	Nouvelle

1. *Ce résumé dresse la liste des priorités discutées à la section 3.3 Plans et priorités détaillés par objectif stratégique. Veuillez noter que les ressources identifiées sont des estimations seulement et qu'il est impossible pour l'instant de donner une estimation des ressources pour tous les plans.*

3.3 Plans et priorités détaillés par objectif stratégique

3.3.1 Contribuer à la croissance économique et au développement social du Canada

<u>**Initiatives du cadre directif**</u>

Le rôle du gouvernement doit consister à créer un climat qui permet aux fournisseurs de services et d'infrastructures de devenir plus concurrentiels et d'offrir des choix abordables aux consommateurs. C'est le gouvernement qui doit fixer le cadre concurrentiel et n'intervenir qu'en dernier recours, sinon pas du tout.
Un cadre directif tributaire du marché doit stimuler l'innovation et les investissements par les fournisseurs de services de transport grâce à des mesures qui ciblent la productivité et la croissance économique à long terme. La concurrence et les lois du marché continueront d'orienter la croissance et le développement du réseau national de transport. Un marché dynamique et en excellente santé incite les concurrents actuels et les nouveaux venus à faire preuve d'innovation et à offrir de nouveaux services qui répondent aux besoins des Canadiens en matière de transport. Un climat concurrentiel aboutit à des compressions des coûts, à des gains d'efficacité et à une amélioration des services dans le réseau des transports.

En même temps, le marché doit tenir compte des valeurs sociales du Canada, de la dynamique démographique et des défis géographiques. L'intervention de l'État peut être nécessaire pour atteindre certains objectifs (notamment pour corriger les échecs du marché ou assurer une emprise préventive sur le marché).

1. Transport aérien

Surveillance du secteur du transport aérien
Transports Canada surveille de près l'initiative de restructuration d'Air Canada, qui se déroule sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* – pour être sûr que le gouvernement du Canada est prêt à faire face aux problèmes de politique ou de réglementation qui risquent de survenir et à apporter les amendements nécessaires à la législation ou à la réglementation. Cela est un élément clé du rôle de surveillant du Ministère à l'égard de l'industrie du transport aérien en général (aéroports, compagnies aériennes, systèmes de navigation aérienne), qui permet de savoir si les politiques fédérales atteignent bien leurs objectifs pour ce qui est des résultats du secteur et de sa contribution au dynamisme de l'économie du pays.

Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien
Comme on a pu le lire dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2003-2004, Transports Canada poursuivra la libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, en vertu desquels les transporteurs canadiens qui assurent des services internationaux réguliers ont accès aux marchés étrangers, en échange de quoi les transporteurs étrangers peuvent exploiter des services du même type à destination du Canada. Le Canada a signé plus de 70 accords bilatéraux de transport aérien et le Ministère participe à entre 10 et 12 séries de négociations chaque année pour conclure de

nouveaux accords ou libéraliser ceux qui existent déjà. Dans le cadre du plan du gouvernement du Canada d'améliorer et de renforcer les relations bilatérales avec les États-Unis, Transports Canada entend consulter ses intervenants pour évaluer les mérites d'une libéralisation plus poussée de l'accord bilatéral de transport aérien avec les États-Unis. Même si l'Accord de transport aérien canado-américain de 1995 est l'un des plus libéraux qui existe, il reste un certain nombre d'éléments où tout accord était impossible à l'époque.

Politique sur le transport aérien international
Le 31 mars 2004, le gouvernement du Canada a signé la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Ces instruments ont pour but d'établir un cadre international harmonisé de financement des matériels aéronautiques garanti par des actifs. La Convention et son Protocole remplaceront également les registres nationaux des aéronefs par un seul registre international qui consignera les droits et déterminera leur ordre de priorité en ce qui concerne l'achat et le financement des aéronefs. La ratification de la Convention et de son Protocole offrira de meilleures garanties aux créanciers, ce qui permettra aux compagnies aériennes et aux avionneurs d'obtenir de meilleures facilités de crédit à un coût inférieur.

Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien
À l'issue d'un projet pilote d'une durée de dix mois, Transports Canada a lancé le Programme de collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) pour améliorer la qualité, la portée et la ponctualité des statistiques sur le transport aérien dans le cadre de la formulation des politiques, de la planification et de la prise de décisions. À ce jour, l'initiative CESTA a essentiellement mis l'emphase sur la collecte de données auprès des transporteurs canadiens. Au cours de l'année civile prochaine, la liste des fournisseurs de données sera allongée pour y inclure les transporteurs étrangers qui desservent le Canada, tandis que l'on continuera de peaufiner la technologie de transmission des données. L'initiative CESTA devrait être parachevée d'ici la fin mars 2005.

Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre
L'une des conséquences des événements du 11 septembre 2001 a été l'annulation de certains types d'assurance dans le domaine du transport aérien. La plupart des catégories d'assurance ont fini par être rétablies, bien qu'à un coût supérieur, mais l'assurance-responsabilité de tiers en cas de guerre n'était pas disponible selon des conditions réalistes ou à des taux commercialement raisonnables. Or, l'industrie du transport aérien du Canada ne peut fonctionner sans une protection d'assurance complète et c'est pour cette raison que le ministre des Transports a été autorisé à offrir aux compagnies canadiennes de transport aérien une indemnité au titre des responsabilités de tierces parties en cas de guerre ou de terrorisme. Comme le mentionnait le dernier RPP, Transports Canada continuera d'offrir ce type de protection pour assurer la continuité de l'industrie du transport aérien, et le fera jusqu'à ce que des options raisonnables et

pratiques soient offertes sur le marché des assurances commerciales. Pour le moment, le gouvernement du Canada a décidé de poursuivre le programme d'indemnités jusqu'au 31 décembre 2004. Transports Canada continuera de surveiller l'évolution du transport aérien et de l'assurance sur la scène mondiale afin de faire le point sur la situation ainsi que les options disponibles.

Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports
Comme le mentionnait aussi le dernier RPP, Transports Canada a entrepris une étude pour analyser la rentabilité financière des aéroports régionaux et des petits aéroports cédés par le Ministère depuis l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA) en 1994. La PNA offre un cadre qui définit le rôle du gouvernement du Canada à l'égard des aéroports. L'étude a été lancée après qu'on eut pris la décision de poursuivre l'initiative de cession; elle permettra au Ministère de mieux comprendre l'incidence des cessions du gouvernement fédéral sur les collectivités touchées. Plus de 90 aéroports à travers le pays ont été invités à participer à cette étude. Sur ce nombre, près de 70 % ont répondu totalement ou partiellement au sondage qui leur a été envoyé durant l'été 2003. L'étude sera complétée en 2004-2005.

2. Transports de surface

Cadre politique et projets intermodaux
Transports Canada reconnaît l'importance croissante de l'intégration modale pour la circulation efficace des marchandises. Pour mieux comprendre les correspondances modales de marchandises, le Ministère a entrepris des consultations avec les provinces et les intervenants afin de cerner les obstacles à l'intégration modale, notamment les obstacles matériels et institutionnels. L'analyse des données disponibles et des résultats des consultations servira de fondement à l'élaboration d'un cadre directif national intermodal en 2004 afin de cerner les éventuelles mesures qui serviront les intérêts des secteurs public et privé.

Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers
Pour élargir la compréhension des choix des modes de transport des expéditeurs et des passagers, une série d'études de recherche est prévue. Ces études consisteront à élaborer des modèles prévisionnels, à recueillir des données par le biais de sondages et à analyser la dynamique des préférences des modes de transport et leurs impacts. Ces études contribueront à améliorer l'analyse stratégique de la demande modale et à façonner les décisions futures sur l'offre modale et l'impact des décisions d'investissement sur les divers modes.

Normes sur les transporteurs routiers
Pour promouvoir la sécurité des transporteurs routiers nationaux et le commerce, Transports Canada entend renforcer l'harmonisation et la compatibilité de la sécurité des transporteurs dans tout le Canada. Sur la scène internationale, le Ministère copréside un instrument officiel dont le but est d'harmoniser les normes sur les transports de surface entre les trois pays de l'ALÉNA. Pour d'autres précisions, visiter le site www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm. Le Ministère a également pris

l'engagement de préserver la norme nationale en vigueur sur les conditions de transport par camion. À cette fin, le Ministère se prévaudra du pouvoir réglementaire que lui confère la *Loi de 1987 sur les transports routiers*. Le Ministère suivra les progrès en consultant les provinces et les intervenants par l'entremise des conseils des ministres et des sous-ministres des Transports et, en particulier, du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et de ses sous-comités.

Comme le mentionnait le rapport précédent sur les plans et les priorités, Transports Canada analysera à nouveau les recommandations du rapport publié en décembre 2002 par le Comité permanent du Sénat sur les transports et les communications au sujet de la libéralisation des normes d'entrée dans l'industrie nationale de l'autobus/autocar, d'un programme de subventions pour la desserte des régions rurales par autocar, de la réévaluation de l'accessibilité de l'industrie de l'autobus/autocar et des normes de sécurité, et d'une plus grande sensibilisation du public aux avantages que l'industrie de l'autobus/autocar présente pour l'environnement. Le Ministère mène actuellement des consultations avec les provinces et les intervenants sur ces recommandations. Le gouvernement fédéral craint qu'il n'y ait des discordances entre les régimes de réglementation provinciaux, dont certains ont déjà été libéralisés, contrairement à d'autres. Étant donné que la *Loi de 1987 sur les transports routiers* autorise les provinces à appliquer ces régimes aux transporteurs de compétence fédérale (ce qui touche donc la majeure partie de l'industrie des autobus/autocars interurbains et affrétés), il n'existe pas actuellement de cadre du marché national uniforme pour ce moyen de transport. L'un des objectifs des consultations est justement de savoir s'il existe un accord général quant à la stratégie de libéralisation préconisée par le Comité sénatorial.

Surveillance indépendante du système de transport du grain : aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain

Les réformes du système de transport et de manutention du grain (multiplication des appels d'offres pour les expéditions de la Commission canadienne du blé vers les ports, plafonnement des recettes annuelles des compagnies de chemin de fer et plus grande rationalisation des embranchements) se traduisent par une plus grande efficacité du système. Un observateur indépendant, Quorum Corporation, continuera de surveiller les performances du système pendant deux ans afin de cerner les problèmes qui pourraient nécessiter une autre intervention du gouvernement. Pour plus d'information, visiter le site Web à www.quorumcorp.net. Pour respecter un engagement pris dans le budget fédéral de 1996 et poursuivre la dynamique visant à donner une orientation plus commerciale au système de transport du grain, le gouvernement fédéral évaluera les options d'aliénation de son parc de wagons-trémies affectés au transport du grain.

3. Transport maritime

Examen de la Loi maritime du Canada

En 2002, un comité d'experts de l'industrie du transport maritime a procédé à un examen des problèmes de mise en œuvre survenus depuis l'adoption de la *Loi maritime du Canada* (LMC) il y a quatre ans. Le rapport du comité, déposé en juin 2003, contenait deux recommandations générales et 28 recommandations particulières au sujet des

administrations portuaires canadiennes (APC), de la Voie maritime du Saint-Laurent, des ports publics, des services de pilotage et des traversiers. Le même rapport contient dix observations que le comité juge importantes pour les objectifs de la Politique maritime nationale et de la LMC. En 2004, Transports Canada lancera plusieurs études sur la compétitivité et les problèmes financiers des APC, de même que des études sur l'impact économique des avantages et des tendances de l'industrie du transport maritime. Les résultats de ces études, combinés aux recommandations et aux observations du comité, orienteront l'examen par le Ministère des amendements à la LMC, l'orientation future de la politique de transport maritime et le recours à d'autres mécanismes pour promouvoir une industrie du transport maritime plus efficace et rentable.

Accord général sur le commerce des services
Une nouvelle série de négociations sur l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) de l'Organisation mondiale du commerce a débuté en 2002. Les services maritimes sont visés par ces négociations et le Canada a avancé une offre d'engagements qui repose sur deux principes particuliers : l'accès aux marchés (élimination des obstacles au commerce) et le traitement national (annulation de la partialité des gouvernements envers leurs entreprises nationales). L'aboutissement de ces négociations favorisera l'accès aux marchés étrangers de notre industrie des transports.

Initiatives de transport maritime à courte distance
Une plus grande utilisation du transport maritime peut aider à alléger les encombrements routiers, renforcer l'intégration modale et contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. À cette fin, le transport maritime à courte distance, que l'on définit généralement comme le transport de marchandises et de passagers par eau entre des points situés à proximité l'un de l'autre sans qu'il soit nécessaire de franchir un océan, vise la navigation côtière et intérieure nationale de même qu'entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Des protocoles de coopération ont été signés avec les États-Unis et le Mexique afin d'échanger des informations et des expériences, et Transports Canada étudiera avec les intervenants les possibilités de renforcer l'utilisation de la capacité de transport maritime et d'améliorer l'intégration et les économies modales. À l'issue d'une série d'ateliers auxquels ont assisté de nombreux intervenants modaux, le Ministère élaborera une stratégie sur le transport maritime à courte distance en 2004. On trouvera d'autres précisions sur le transport maritime à courte distance à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm.

4. Transports accessibles

Les personnes handicapées ont toujours eu du mal à se prévaloir intégralement du réseau de transport pour se rendre au travail, voyager et rendre visite à des amis et à des parents. Les obstacles qui parsèment le réseau ont empêché ces citoyens de participer pleinement aux activités que les autres tiennent pour acquises, et c'est un fait couramment admis que le nombre de personnes handicapées continuera d'augmenter au fur et à mesure que vieillit la population canadienne. De ce fait, Transports Canada prendra un certain nombre d'initiatives qui aboutiront à l'élaboration d'une stratégie fédérale multimodale à long terme visant à améliorer l'accès du réseau canadien de transport.

Réunions semestrielles du Comité consultatif sur les transports accessibles
Comme on a pu le lire dans le rapport préalable sur les plans et les priorités, Transports Canada a pris l'engagement de collaborer avec le secteur du bénévolat pour offrir aux Canadiens de meilleures politiques sur les transports accessibles. Le Ministère continuera d'appuyer les réunions semestrielles du Comité consultatif ministériel sur les transports accessibles (CCTA) et de moderniser le CCTA conformément aux principes énoncés dans l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire. Un CCTA plus concentré devrait permettre l'identification d'un certain nombre de nouvelles mesures visant à améliorer l'accès de tous les moyens de transport et permettre le transport continu des personnes handicapées. Le succès de la modernisation du CCTA sera mesuré en fonction de sa concordance avec l'Accord entre le gouvernement du Canada et le secteur bénévole et communautaire, de l'applicabilité des conseils et des recommandations du comité présentés au ministre et de la capacité des membres du CCTA à mieux servir l'ensemble des citoyens.

Projets de recherche
Transports Canada lancera par ailleurs un certain nombre de projets de recherche qui contribueront à l'élaboration d'un plan stratégique visant à mettre sur pied une stratégie fédérale à long terme pour améliorer l'accessibilité du réseau national de transport, notamment :

- évaluer les résultats de la Campagne de publicité sur le Code de pratique pour la prestation de services accessibles à bord des autocars au Canada visant la fourniture de meilleurs renseignements sur la sensibilisation aux questions d'accessibilité dans l'industrie de l'autobus/autocar, sur divers ordres de gouvernement et les voyageurs ciblés;

- faire le suivi de l'Atelier 2003 sur les animaux de service avec l'industrie et les voyageurs pour s'assurer que les exigences sont bien connues et sensibiliser les usagers à la gamme complète des services auxquels ils ont droit. Cela fournira aux transporteurs, aux fournisseurs de services et aux constructeurs les renseignements dont ils ont besoin pour faciliter le transport des animaux de service qui accompagnent les voyageurs handicapés.

Des infrastructures et des couloirs commerciaux sûrs et efficaces

Pour assurer la productivité et la compétitivité de l'économie, il faut une coordination et une intégration efficaces entre tous les modes. Cela est indispensable à notre réussite, en particulier dans le contexte d'un marché nord-américain intégré. Cela est également essentiel si nous voulons atteindre nos objectifs d'un avenir plus respectueux de l'environnement. Compte tenu du rôle clé joué par les transports comme moteur de l'économie et des pressions croissantes qui s'exercent sur les infrastructures de transport, les investissements doivent être stratégiques et uniformes dans le contexte de l'économie nord-américaine.

Il faut une stratégie infrastructurelle multimodale et des instruments de financement durables pour appuyer les projets qui assureront l'efficacité du réseau et l'intégration des divers modes dans le cadre d'une stratégie holistique des choix de transport. Une telle stratégie déploiera les ressources là où l'on en a le plus besoin dans l'optique de la compétitivité et à l'appui du programme environnemental. Nous devons veiller à ce que nos ports, nos voies ferrées et nos couloirs de transport par camion les plus stratégiques s'interconnectent efficacement les uns avec les autres. La libre circulation des gens et des marchandises doit être l'un des critères au cœur des décisions sur le financement des infrastructures.

L'avenir de l'économie dépend de couloirs commerciaux efficaces qui permettent à tous les moyens de transport de tirer parti de l'avantage concurrentiel du Canada comme plaque tournante entre le marché nord-américain et les autres marchés mondiaux. Mais, tandis que nous devons continuer d'engager des investissements pour améliorer la circulation efficace et en douceur des biens et des gens à la frontière entre le Canada et les États-Unis, les flux commerciaux et le tourisme dépendent de plus en plus de la sûreté du réseau de transport. Pour apaiser les préoccupations suscitées par la sûreté, il faut adopter une stratégie multijuridictionnelle à l'égard des problèmes frontaliers, ainsi que des stratégies interministérielles précises.

Transports Canada a pris l'engagement de mener à bien la cession de certaines activités, de peaufiner les régimes de gouvernance en fonction de l'expérience récente et d'étudier de nouvelles options pour assurer le développement commercial des infrastructures et des services de transport. Avec le concours d'Infrastructure Canada, des gouvernements provinciaux et territoriaux et d'autres intervenants, le Ministère continuera de favoriser les investissements stratégiques dans le réseau de transport du Canada.

1. Transport aérien

Législation des aéroports

Pour renforcer la gestion, la transparence et la responsabilisation des grands aéroports du Canada, essentiellement ceux qui sont exploités par des administrations aéroportuaires, il faudra mener d'autres travaux sur l'éventuel cadre législatif comme en fait mention le projet de loi sur les aéroports du Canada. Pour ce faire, il faudra tenir d'autres consultations avec les principaux intervenants (p. ex. les compagnies aériennes et les aéroports touchés ainsi que les autres parties intéressées). Outre la déclaration officielle d'une politique nationale des aéroports, les éléments possibles du cadre législatif pourraient couvrir les rôles et les responsabilités du gouvernement du Canada et des aéroports, les obligations relatives à la transparence et à la responsabilisation, le régime de gestion des administrations aéroportuaires, les moyens d'obtenir la contribution des usagers, les questions de concurrence qui se rattachent à l'accès aux installations et aux créneaux, les principes de facturation et les modalités d'établissement des redevances d'utilisation, sans oublier les activités auxiliaires des administrations aéroportuaires et les mécanismes d'application.

Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires
L'examen de la politique sur les loyers que le gouvernement du Canada perçoit auprès des administrations aéroportuaires devrait prendre fin au cours de la période de planification. Cet examen a porté sur des questions comme le montant et l'équité des loyers payés et l'incidence plus globale des loyers aéroportuaires sur la rentabilité du secteur national du transport aérien. Cet examen a pour but d'élaborer une stratégie qui garantira que les administrations aéroportuaires paient des loyers raisonnables au titre des terrains, des installations et des perspectives commerciales qu'elles louent au gouvernement du Canada. Les décisions finales seront appliquées en vertu d'amendements aux clauses des baux signés entre les administrations aéroportuaires et Transports Canada.

Espace occupé par les ministères et organismes fédéraux
En 2003, on a entrepris un examen des espaces occupés par les ministères et les organismes fédéraux dans les principaux aéroports du pays. De nombreuses entités fédérales ont besoin de locaux dans les aéroports pour remplir leur mandat, notamment les organismes d'inspection et Transports Canada. Depuis le 11 septembre 2001, il a fallu renforcer la présence fédérale aux aéroports pour permettre au gouvernement du Canada de s'acquitter de ses rôles en matière de sécurité et de sûreté en ce qui concerne le traitement des passagers et du fret aérien. Les nouvelles demandes imposées aux espaces libres ont entraîné de nouvelles difficultés pour les administrations aéroportuaires, d'où la décision d'examiner leurs besoins et la façon dont les administrations sont censées y répondre. À l'issue de cet examen, qui devrait prendre fin en 2004, le gouvernement du Canada sera en meilleure posture pour déterminer si les politiques actuelles nécessitent des ajustements.

Gestion des baux
L'état de santé de l'industrie canadienne du transport aérien est lourdement tributaire de la rentabilité et de l'efficacité soutenues des aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA). Vingt et une administrations aéroportuaires exploitent 22 des 26 aéroports du RNA. En tant que propriétaire de ces aéroports, Transports Canada continuera de veiller à ce que les administrations aéroportuaires se conforment à toutes les exigences de leurs baux fonciers, notamment le paiement du loyer. Le Ministère continuera d'être le gardien des actifs de l'État, tout en reconnaissant les accords commerciaux indépendants conclus avec les administrations aéroportuaires.

On ne prévoit aucun changement important dans l'exploitation des aéroports du RNA attribuable à la gestion des baux en 2004 à l'exception de la provision d'assurance des baux fonciers.

En vertu des baux fonciers, les administrations aéroportuaires sont tenues de contracter une assurance pour protéger l'État contre les risques et assurer le maintien des opérations en cas de perte significative. Les dispositions d'assurance en vigueur ont été préparées avant les premières cessions d'aéroports en 1992; depuis cette date, le marché des assurances et les risques à prévoir ont radicalement changé et il semble possible de combiner une couverture améliorée et une certaine forme de rentabilité.

Une étude a été entreprise en 2003 moyennant l'aide de conseillers indépendants et le soutien actif des administrations aéroportuaires. Grâce à cela, le Ministère prévoit insérer de nouvelles dispositions dans les baux fonciers des administrations aéroportuaires en 2004, ce qui donnera à ces dernières l'occasion de gérer les risques de manière plus souple et rentable. Les administrations aéroportuaires seront en mesure de mieux faire cadrer leurs plans de gestion des risques et leurs polices d'assurance avec leurs besoins.

En vertu de son rôle de gardien, le Ministère est en mesure de surveiller les activités aéroportuaires dans les domaines suivants :

- entretien et protection continus des infrastructures de calibre mondial;
- respect de toutes les lois qui s'appliquent (p. ex. en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement);
- garantie du maintien des opérations en cas de perte et octroi d'une indemnité à l'État contre ce genre de perte.

La gestion des baux est une fonction qui fait appel à la diligence raisonnable pour assurer la protection des intérêts et des investissements des contribuables canadiens dans les infrastructures aéroportuaires pendant toute la durée du bail, à l'expiration de laquelle les actifs doivent toujours être en excellent état. Les formulaires de surveillance des baux font partie intégrante de la gestion des baux et ils aboutissent à des infrastructures bien entretenues qui sont conformes aux lois sur la sécurité, la sûreté et l'environnement et qui protègent l'État (et, en dernier recours, les contribuables) contre les pertes majeures. Les rapports soumis à la haute direction rendent compte des activités de surveillance, des résultats relatifs au respect des baux et de l'état général d'un aéroport et de sa situation financière.

Les résultats intermédiaires de la fonction de gestion des baux continueront d'être surveillés par le biais de vérifications. De fait, plusieurs vérifications successives ont confirmé l'efficacité avec laquelle le Ministère perçoit les loyers aéroportuaires, même si le Ministère estime qu'il doit améliorer la prestation d'autres activités en tant que gardien. L'année du bail 2003 est la troisième année d'améliorations prévues, notamment au chapitre de la formation du personnel, des examens indépendants et des améliorations graduelles. L'amélioration prévue se soldera en 2003 par un examen annuel qui prouve que les problèmes cernés lors des examens annuels préalables ont fait l'objet d'un règlement final et qui prévoit un plan de mesures correctives pour tout problème qui sont survenus en 2003. Les loyers continueront d'être perçus conformément aux conditions des baux fonciers.

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires
Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) a été créé en 1995 et il fait partie intégrante de la Politique nationale des aéroports. Le PAIA procure une aide

aux aéroports admissibles pour qu'ils puissent financer des projets d'immobilisations ayant un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la diminution des charges d'exploitation. L'engagement financier du programme actuel se chiffre à 190 millions $ sur cinq ans, soit d'avril 2000 à mars 2005. À moyen terme, on prévoit que le programme contribuera à préserver ou à améliorer la sécurité des aéroports, à allonger la durée de vie des actifs, à réduire les charges d'exploitation et, dans la mesure du possible, à généraliser l'utilisation des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports. À plus long terme, on s'attend à ce que le PAIA contribue à la durabilité environnementale et à l'exploitation ininterrompue d'aéroports qui constituent un apport sûr pour le Réseau national d'aéroports.

L'atteinte de ces résultats sera mesurée tous les cinq ans au moment de la reconduction du programme. Une évaluation du PAIA a lieu actuellement en prévision du renouvellement du programme (que l'on escompte avant le mois d'avril 2005) pour cinq années de plus. L'évaluation permettra d'établir si le PAIA continue d'être utile, si ses objectifs ont été atteints et s'il existe d'autres moyens plus rentables d'en assurer l'exécution.

Cession des aéroports hors RNA
En mai 2002, on a approuvé la prolongation pendant trois ans du programme de cession des petits aéroports (hors RNA) à des intérêts communautaires locaux. Au 1er décembre 2002, 61 aéroports régionaux et locaux et 28 petits aéroports avaient été cédés, ce qui laisse respectivement dix et trois aéroports à céder. La cession des aéroports a pour but de raffermir la vocation commerciale et la responsabilisation locale de la direction des aéroports, d'en accroître la rentabilité et de mieux concilier les installations aéroportuaires et les besoins des usagers et des collectivités. La cession des petits aéroports devrait être terminée d'ici la fin mars 2005.

Transports Canada espère parachever l'examen du rôle à long terme du gouvernement fédéral dans les 13 aéroports éloignés dont il assure actuellement le financement ou l'exploitation. L'examen portera sur la stratégie la mieux adaptée à ces aéroports et comportera des recommandations stratégiques à l'intention du gouvernement.

2. Transports de surface

Programmes de contribution à l'appui du réseau routier national et d'autres infrastructures de transport de surface

Comme le prévoyait le budget fédéral de 2000, Transports Canada a mis sur pied un Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) de 600 millions $ pour renforcer l'efficacité et la sécurité du réseau routier national. Ce programme prévoit 500 millions $ pour la construction de routes et 100 millions $ pour l'intégration du réseau national par des améliorations aux postes frontaliers, des études et des projets sur la planification des transports et d'intégration modale et le déploiement de systèmes de transport intelligents.

PSIR – Volet construction routière

Le financement fédéral des routes cible aujourd'hui essentiellement les 24 000 km de routes qui constituent le réseau routier national (RRN). Créé par les ministres fédéral-provinciaux-territoriaux des Transports en 1988, ce réseau comprend les principales routes qui raccordent les routes interprovinciales et internationales aux principaux centres de population et commerciaux, aux principaux postes frontaliers terrestres et à d'autres moyens de transport desservis directement par la route. Grâce au PSIR, Transports Canada finance avec les provinces et les territoires des études visant à déterminer les tronçons du RRN qui réclament une attention immédiate en raison d'une augmentation de la densité de circulation et des échanges commerciaux. Ces projets sont soumis par les provinces et les territoires respectifs.

Transports Canada continuera d'administrer les 13 ententes de contribution signées en vertu du PSIR. Soixante-quatre projets de construction ont été annoncés dont le financement a été approuvé. Les projets d'amélioration du réseau routier consistent avant tout à élargir à quatre voies certaines routes, à construire des échangeurs et des rocades et à améliorer les routes pour en renforcer la sécurité et la capacité. Au cours des trois prochaines années, environ 370 km du RRN subiront ainsi des améliorations.

Transports Canada veille à ce que tous les projets routiers respectent les prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Le Ministère continuera de réaliser des études coûts-avantages, des analyses économiques et de sécurité à propos de chaque projet de construction routière. Le Ministère continuera également de participer aux travaux de l'Association mondiale de la route et de l'Association des transports du Canada pour s'assurer que les lignes directrices sur la conception, l'exploitation et l'utilisation des routes sont toujours d'actualité. Le Ministère poursuivra ses recherches pour améliorer les lignes directrices et s'assurer que les routes nouvelles et anciennes utilisent les toutes dernières technologies afin d'en améliorer la capacité.

Les améliorations apportées au RRN devraient contribuer à accroître la mobilité et l'efficacité des transports, à favoriser le développement des échanges et de l'économie et à améliorer le bilan de sécurité. On utilise deux instruments de surveillance importants pour mesurer les progrès réalisés. Le premier est le Comité de gestion au sein duquel siègent des représentants du gouvernement fédéral ainsi que des provinces et des territoires. Le comité, qui se réunit tous les semestres, surveille les progrès réalisés par le bénéficiaire des crédits et veille à ce qu'il se conforme aux objectifs et aux critères de l'entente. Le comité veille également à l'application uniforme des directives de construction et de conception des études et des projets routiers et à ce que toutes les mesures de protection de l'environnement soient bien prises. Le deuxième instrument de surveillance est le Système de gestion des contributions routières conçu pour gérer les contributions approuvées versées aux programmes routiers des provinces et des territoires. Ce système de gestion cible chaque programme, il gère les projets, les contrats et les demandes de règlement et il contrôle les données financières relatives à chaque programme. La base de données est partagée avec les provinces, les territoires et les municipalités. En outre, des fonctionnaires du Ministère veillent à ce que tous les projets respectent les politiques financières établies par le Conseil du Trésor avant

d'effectuer un paiement au bénéficiaire des crédits. Pour d'autres précisions, visiter le site www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm.

PSIR – Volet intégration du réseau national – Postes frontaliers et études. Les principaux objectifs de ces deux initiatives sont de favoriser le tourisme, le commerce et les courants de circulation le long des couloirs de transport de surface nord-sud et est-ouest à la frontière canado-américaine afin d'améliorer la mobilité et les transports, l'efficacité, la productivité, la sécurité et la sûreté des passagers et des marchandises, y compris les correspondances entre les différents modes. Le financement est réservé aux postes frontaliers terrestres désignés bureaux commerciaux par l'Agence des services frontaliers du Canada (où les installations commerciales sont ouvertes 24 heures par jour). Transports Canada gérera l'exécution des projets approuvés d'amélioration des frontières annoncés ces dernières années, notamment un investissement fédéral de 14,1 millions $ qui cible les quatre postes frontaliers situés dans le *lower mainland* de Colombie-Britannique, 440 000 $ au titre des améliorations apportées au chemin Huron Church à Windsor (Ontario) et 29,5 millions $ pour le poste frontalier de Lacolle (Québec)-Champlain (New York). Au mois de mai 2004, 5,6 millions $ ont été dédiés à la construction d'une route internationale pour les camions à Sault Ste-Marie (Ontario). Ces projets contribueront à renforcer la sécurité et à réduire les encombrements de la circulation et leur achèvement est prévu d'ici 2006.

En vertu de ce volet du PSIR, Transports Canada choisit également certaines initiatives novatrices visant à améliorer les infrastructures des transports de surface (chaussée, voies ferrées, ponts et tunnels), les services frontaliers et les technologies. Les résultats devraient permettre de résoudre les problèmes de capacité et d'encombrements aux postes frontaliers et d'appuyer la mise en œuvre de la Déclaration sur une frontière intelligente, d'améliorer la sécurité et la sûreté aux postes frontaliers et de faire appel à la participation financière d'autres partenaires des secteurs public et privé.

Transports Canada continuera de collaborer de près avec les provinces et les territoires, les municipalités, les Premières nations, les entreprises privées, le milieu universitaire, les administrations/organismes de transport publics ou privés et les organisations à but non lucratif afin de répertorier les projets admissibles à des fonds en vertu de ce volet du PSIR. Le Ministère continuera aussi d'administrer et de gérer les ententes de contribution qui sont établies de la même manière que pour le volet construction routière.

Transports Canada a financé plusieurs études sur la planification des transports/intégration modale en Colombie-Britannique, en Ontario et en Alberta se rapportant à des réseaux de transport en commun rapide, des couloirs ferroviaires et des réseaux ferroviaires voyageurs à plus grande vitesse. Transports Canada a lancé un appel d'offres en février 2004 concernant la planification des transports et les initiatives d'intégration des modes de transport. Les propositions ont été reçues en mai 2004 et les comités de révision de Transports Canada ont évalué celles-ci et fourni des recommandations qui seront envoyées au Ministre à l'été 2004.

Transports Canada surveillera les résultats en veillant à ce que les bénéficiaires des subventions se conforment aux conditions et aux modalités des ententes et à ce que les normes nationales de réalisation de ces projets et études soient respectées de manière uniforme.

PSIR – Volet intégration du réseau national — Systèmes de transport intelligents. En mars 2001, le Conseil du Trésor a approuvé le déblocage de près de 30 millions $ de fonds du PSIR pour promouvoir le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI) à travers tout le Canada. Le Plan stratégique des STI pour le Canada, *En route vers la mobilité intelligente*, contient des directives sur le déboursé des fonds STI. Il énonce la stratégie du gouvernement du Canada visant à stimuler le développement et le déploiement des STI novateurs dans les régions urbaines et rurales du Canada. La perception électronique des péages, les cartes intelligentes de transport en commun et la gestion centralisée de la circulation sont des exemples d'innovations STI. Les STI offrent la possibilité de rehausser l'efficacité et la compétitivité du réseau de transport. Dans certains cas, l'application des technologies STI peut contribuer à résoudre les problèmes d'encombrements dans les villes ou aux postes frontaliers.

Programmes d'infrastructures pour les projets de transport à l'appui des routes, des transports en commun et des frontières

Comme en témoignent les trois derniers budgets du fédéral, le gouvernement du Canada attache beaucoup d'importance à l'amélioration des infrastructures routières et de transport en commun dans le respect des buts environnementaux, sociaux et économiques afin d'améliorer en définitive la qualité de vie de tous les Canadiens. Dans les budgets fédéraux de 2001 et 2003, le gouvernement du Canada a annoncé 4 milliards $ pour la constitution du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), phases 1 et 2, et 600 millions $ pour le Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF). Pour plus de précisions sur le FCIS et le FIF, visiter l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/rma/eppi-ibdrp/hrdb-rhbd/profil_f.asp.

Transports Canada collabore de près avec Infrastructure Canada aux projets de transport qui doivent être financés par le FCIS et le FIF; ces projets portent sur la construction routière, les transports en commun et les postes frontaliers. Le financement est assuré par Infrastructure Canada, qui assume la responsabilité globale et la responsabilisation des programmes, tandis que Transports Canada apporte une aide technique, effectue des analyses et prodigue des conseils sur la sélection des projets de transport, qu'il négocie conjointement et sollicite l'approbation par le Conseil du Trésor des ententes de contribution et qu'il assume la responsabilité de la réalisation des projets. On s'attend à ce que ces projets rehaussent l'efficacité et la sécurité du réseau de transports de surface, améliore la durabilité des transports de même que le flux des échanges et de la circulation à la frontière entre le Canada et les États-Unis. En date du mois de décembre 2003, 20 projets de transport bénéficiant d'un financement fédéral global de 2,2 milliards $ avaient été annoncés. Alors qu'Infrastructure Canada est chargé de mesurer les progrès réalisés dans l'atteinte des résultats escomptés de ces programmes de financement, Transports Canada contribuera à la surveillance des résultats en évaluant les résultats de

certains projets et en assurant que les bénéficiaires des fonds réalisent leurs projets conformément aux objectifs et aux critères qui figurent dans l'entente. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.infrastructure.gc.ca.

Le FCIS a été créé à l'issue du budget de 2001, qui prévoyait le versement de 2 milliards $ pour financer les grands projets d'infrastructures stratégiques à travers le Canada. Le budget de 2003 prévoit le versement de 2 milliards $ supplémentaires pour les projets futurs qui cibleront la qualité et l'accès de l'eau, les couloirs commerciaux, la connectivité, la croissance durable des régions urbaines et les infrastructures dans le Grand Nord. Des négociations ont été amorcées avec les provinces et les territoires au sujet d'autres projets qui seront financés en vertu de ce programme. Des négociations se déroulent avec les provinces et les municipalités pour conclure des ententes sur deux projets de transports urbains annoncés en 2003 dans le cadre du FCIS : la modernisation du réseau ferroviaire de GO Transit dans l'agglomération de Toronto (contribution de 385 millions $ du fédéral); et le projet de liaison rapide entre Richmond et l'aéroport de Vancouver (contribution de 300 millions $ du fédéral). Une entente a été signée pour un troisième projet de transport en commun, annoncé en 2003, avec la Municipalité régionale de York pour la phase Quick Start du Plan de liaison rapide de la région de York (contribution de 50 millions $ du fédéral). Une fois signés, les accords seront administrés par Transports Canada pour s'assurer que les signataires respectent bien les conditions et modalités fixées. Le Ministère collabore de près avec Infrastructure Canada à l'examen des propositions de transport urbain dont on sollicite le financement en vertu du FCIS.

La majorité du 600 millions $ pour le FIF ciblent les six postes frontaliers terrestres commerciaux les plus fréquentés à la frontière avec les États-Unis ainsi que d'importants postes frontaliers régionaux. Plus de 440 millions $ de contributions fédérales ont déjà été annoncées pour des projets de transport aux postes frontaliers les plus fréquentés du Canada, soit St-Stephen (Nouveau-Brunswick) (45 millions $); Niagara, Sarnia et Fort Erie (Ontario) (155 millions $); Windsor (Ontario) (150 millions $); North Portal (Saskatchewan) (5 millions $); et Lower Mainland (Colombie-Britannique) (90 millions $).

Transports Canada continuera de promouvoir la sûreté et l'efficacité des échanges entre le Canada et les États-Unis sur le plan du commerce et des transports et de l'exploitation des postes frontaliers terrestres. Le Ministère joue un rôle clé en ce qui concerne la Déclaration sur une frontière intelligente, plan d'action en 30 points qui cerne et cherche à atténuer les risques pour la sûreté d'une accélération de la circulation des gens et des marchandises, laquelle a été signée en décembre 2001 entre le Canada et les États-Unis. Les projets d'amélioration de la frontière, comme le déploiement de systèmes de transmission de données sur les voyageurs ou l'aménagement de bretelles d'approche réservées pour les voyageurs et les transporteurs commerciaux à faible risque, renforceront la sûreté tout en améliorant le franchissement de la frontière par les marchandises et les gens légitimes. Pour d'autres précisions sur le Plan d'action visant la création d'une frontière sûre et intelligente, visiter l'adresse www.dfait-maeci.gc.ca/can-am.

Tandis que se déroulent les initiatives sur « une frontière intelligente » et que de nouvelles initiatives frontalières sont proposées, les activités de Transports Canada auront pour but :

- de promouvoir la planification régionale et binationale des transports des deux côtés de la frontière par des instruments comme le Groupe de travail binational sur les questions frontalières de transport et le Couloir international de mobilité et de commerce en Colombie-Britannique/État de Washington;

- d'améliorer la capacité des infrastructures frontalières, à la fois en modernisant les infrastructures qui facilitent les modalités de franchissement de la frontière et l'utilisation fructueuse de technologies comme les systèmes de transport intelligents;

- de suivre les mesures de sûreté à la frontière américaine et d'évaluer leur impact sur les transporteurs canadiens et l'efficacité des transports : en surveillant les développements et les annonces au sujet des lois et des règlements américains et les questions de mise en œuvre connexes; l'analyse des rapports et la rétroaction d'autres ministères gouvernementaux, des ambassades et des consulats du Canada; et l'échange continu d'informations et de communications avec d'autres juridictions et intervenants.

Dans le secteur de Windsor-Detroit, Transports Canada et ses partenaires (province d'Ontario, Federal Highway Administration des États-Unis et État du Michigan) s'occupent d'élaborer une Stratégie binationale des transports échelonnée sur 30 ans qui aboutira à un renforcement de la capacité transfrontalière. On trouvera d'autres précisions à l'adresse www.partnershipborderstudy.com. De plus, le gouvernement du Canada et la province d'Ontario ont promis 300 millions $ pour améliorer l'accès des postes frontaliers existants de Windsor. Le 11 mars 2004, le Canada, l'Ontario et la ville de Windsor ont annoncé le lancement de la première phase des projets qui seront réalisés en vertu de cet engagement.

Transports Canada continuera de verser des fonds à la province de Québec en vertu de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais. L'objectif du programme, signé en 1972, est d'améliorer le réseau routier de la partie québécoise de la Région de la capitale nationale et d'offrir un niveau de service adapté aux besoins de la région. Les résultats que l'on escompte des projets financés en vertu de cet accord sont une amélioration du réseau de transport dans la capitale nationale grâce à un allégement des embouteillages et à une amélioration de la sécurité. Transports Canada surveillera les progrès réalisés en veillant à ce que les bénéficiaires des crédits se conforment aux objectifs et aux critères de l'accord. Une analyse rétrospective de certains projets consacrés à l'efficacité, à la sécurité et aux aspects socio-économiques du réseau de transport de l'Outaouais sera réalisée dès que les projets seront terminés.

Le parachèvement d'une voie de contournement de Montréal par le sud (autoroute 30) est l'une des priorités du gouvernement fédéral, et Transports Canada et Infrastructure Canada collaborent avec le gouvernement du Québec à ce projet. Les deux gouvernements ont annoncé que le financement du Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique servirait à construire le tronçon ouest de la prolongation de l'autoroute 30, avec le concours de la province de Québec et du secteur privé. Ce projet devrait réduire les embouteillages et améliorer la circulation des gens et des marchandises dans la région de Montréal, en plus d'améliorer l'accès aux marchés de l'Ontario et des États-Unis depuis le Canada atlantique et le Québec.

Les problèmes urbains se classent en tête de liste des priorités du gouvernement du Canada. Transports Canada participera à l'élaboration d'une stratégie fédérale sur les transports urbains pour appuyer des villes durables. Le Ministère continuera de fournir des conseils aux institutions fédérales compétentes, de mener des recherches et d'appuyer des programmes et des activités à l'égard de la durabilité des transports urbains.

Transports Canada a adjugé à Union Pearson AirLink Group (UPAG) le contrat visant la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien d'une liaison aérienne-ferroviaire entre la gare Union de Toronto et l'aéroport international Lester B. Pearson. Cette liaison assurera une correspondance directe, rapide et fiable entre le centre-ville de Toronto et l'aéroport, améliorant du même coup les services offerts aux voyageurs et contribuant à alléger les problèmes de circulation. Le Ministère continuera de faciliter ce projet en collaborant avec les intervenants et l'UPAG pour assurer la réalisation fructueuse de ce projet.

Gestion des ponts fédéraux

Transports Canada continuera de surveiller la saine gestion des ponts qui appartiennent au fédéral. La saine gestion des ponts contribue à la circulation sûre, sécuritaire et efficace des gens, des marchandises et des services et au développement du commerce international. De concert avec des sociétés d'État, le secteur privé et les administrations des ponts internationaux, le Ministère continuera d'assumer un rôle de surveillant à l'égard des grands ponts suivants : pont de la Confédération, pont du port de St. John, pont Jacques-Cartier, pont Champlain, pont Honoré-Mercier, pont des Mille-Îles, pont Peace, pont Blue Water et pont Sault Ste. Marie. Ces ponts sont d'importantes artères de transport et maillons du réseau routier national. Sur le plan de la surveillance, les ponts exploités par des sociétés d'État sont tenus de soumettre à l'approbation du gouvernement des plans d'activités annuels qui comportent des budgets de fonctionnement et d'immobilisations et les résultats de la société par rapport aux objectifs approuvés; un résumé de ces plans est également présenté au Parlement. Transports Canada se réunit régulièrement avec les administrations des ponts qui ne sont pas des sociétés d'État pour surveiller leurs progrès.

Enfin, le Ministère sollicitera l'approbation d'une stratégie de financement pour assurer le maintien de la desserte ferroviaire des régions éloignées assurés par VIA Rail ou financés par le Ministère.

3. Transport maritime

Cession des ports

Transports Canada poursuit son Programme de cession des ports déjà bien avancé dont le but est de transférer la propriété et l'exploitation des ports régionaux et locaux et des ports éloignés à d'autres ministères fédéraux, aux provinces, aux municipalités et à des intérêts locaux. En date du 31 décembre 2003, le Ministère avait cédé 450 de son inventaire de 549 ports originels. Le programme est conçu de manière à confier l'exploitation des ports à ceux qui sont le mieux qualifiés pour réagir à la situation locale de ces ports et ainsi contribuer à un réseau de transport plus efficace et rentable. À la fin de l'exercice 2003-2004, les cessions auront permis de réaliser des économies nettes de 142 millions $ pour les contribuables canadiens.

Une stratégie de mesure du rendement a été adoptée pour évaluer les résultats du Programme de cession des ports. Au nombre des activités de la stratégie, mentionnons des évaluations postérieures au transfert qui cernent les questions réclamant des réformes politiques et qui évaluent les éléments des opérations de transfert des ports pour s'assurer qu'ils sont conformes aux pouvoirs délégués et à la politique ministérielle. Un autre élément de la stratégie de mesure du rendement réside dans les vérifications postérieures à la cession, dont le but est d'assurer que les nouveaux propriétaires des ports respectent les conditions et modalités qui figurent dans les ententes de cession. Une base de données sur la surveillance des ports a été constituée pour faciliter les activités de surveillance; le système produira également des rapports de rendement statistiques sur le niveau de conformité des ports.

Le gouvernement du Canada a annoncé la prolongation du programme pendant trois ans jusqu'au 31 mars 2006. Cela donnera au Ministère le temps dont il a besoin pour se dessaisir des 69 ports régionaux et locaux et des 30 ports éloignés restants (en cas de preuve d'intérêt) placés sous son administration. Le budget de février 2003 prévoyait 50 millions $ pour les deux prochains exercices; les autres fonds nécessaires feront partie des exercices budgétaires futurs.

Plusieurs questions, comme les préoccupations des Autochtones, le consentement et le financement des provinces, ont entravé le progrès des cessions. Ces questions continueront d'être abordées au cours des deux prochaines années. En Colombie-Britannique et en Ontario, ce sont les préoccupations des Premières nations qui ont dominé la scène, accélérant la conception d'un modèle de consultation pour orienter les cessions dans ces conditions exceptionnelles. Même si le modèle prolonge le processus de cession, il a abouti et a créé un consensus parmi les parties dans bien des cas. La nécessité d'obtenir le consentement du gouvernement provincial à Terre-Neuve et Labrador et au Québec a également ralenti le processus de cession. Pour d'autres précisions, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm.

Surveillance de la conformité des APC
Transports Canada a la responsabilité de s'assurer que toutes les administrations portuaires du Canada (APC) mènent leurs activités en conformité avec les dispositions de la *Loi maritime du Canada* (LMC), les règlements de gestion associés et leurs lettres patentes.

Par conséquent, les représentants ministériels ont élaboré le cadre de surveillance de la conformité des APC et des procédures connexes pour garantir la cohérence nationale dans la surveillance législative, les méthodologies de rapport et le rassemblement des preuves documentaires. Afin de faciliter ces activités de surveillance, une base de donnée nationale de surveillance des ports a été lancée en décembre 2003, fournissant ainsi aux représentants ministériels, dans les régions et à l'administration centrale, les moyens de faciliter l'enregistrement et le rapport de renseignements importants reliés à l'administration des APC.

En février 2004, une vérification a été effectuée afin de déterminer si un système efficace de surveillance et de supervision de la conformité avait été institué par Transports Canada. Les vérificateurs ont conclu que le mandat du Ministère en ce qui a trait aux APC avait été clairement défini et qu'un cadre satisfaisant avait été établi pour exercer les responsabilités de surveillance.

Questions de propriété des APC
Transports Canada a la responsabilité d'approuver les transactions immobilières des administrations portuaires du Canada. Essentiellement, cela signifie s'assurer que le développement portuaire stratégique est conforme à la *Loi maritime du Canada* et tient compte des préoccupations environnementales ainsi que de l'urbanisme pour s'assurer que les questions reliées à la congestion de la ville et aux connexions intermodales sont réglées. De plus, Transports Canada a la responsabilité de consulter les Premières nations lorsqu'un droit ou un titre ancestral existe en ce qui a trait à une propriété gérée par une APC.

Droits sur le revenu brut des APC/tarifs des ports publics
Transports Canada a la responsabilité de percevoir les droits sur le revenu brut des administrations portuaires du Canada, y compris tous les intérêts qui y sont associés. Une fois payé, Transports Canada émet un certificat de conformité aux APC, qui fait partie intégrante de leur processus de financement.

Pour les ports publics que Transports Canada continue d'exploiter directement, Transports Canada établit un système national de tarifs des ports publics. Ces fonds aident à compenser les coûts associés à leur exploitation permanente, à leur entretien et à leurs besoins en capital à long terme.

Programme de traversiers
Depuis l'adoption de la Politique maritime nationale en 1995, le principal objectif stratégique du programme de traversiers a été d'établir un cadre commercial pour la prestation des services de transport maritime, qui compte davantage sur le secteur privé

pour l'exploitation des services de traversier. Transports Canada continuera d'évaluer les options qui existent en ce qui concerne les programmes de subvention restants, de même que l'avenir de ses gares de traversiers et de ses navires dans le Canada atlantique.

Le programme de traversiers appuie également les services fournis par Marine Atlantique S.C.C., qui représentent l'obligation constitutionnelle qui incombe au Canada envers la province de Terre-Neuve et Labrador. La mission de Marine Atlantique est d'offrir à ses clients un service de traversier sûr, respectueux de l'environnement et de qualité entre Terre-Neuve et le continent de manière fiable, courtoise et rentable. Des efforts continuent d'être dévolus pour améliorer les résultats financiers de Marine Atlantique tout en tenant compte des obligations constitutionnelles du Canada.

Examen de la Loi maritime du Canada

L'examen de la *Loi maritime du Canada* dont on a parlé plus haut s'est soldé par des recommandations très précises au sujet des infrastructures et du financement des administrations portuaires canadiennes (APC). Pour bien comprendre ces questions et tâcher de les régler, Transports Canada a entrepris des études, envisagera diverses options et consultera les organismes centraux au sujet de la réalité des infrastructures maritimes. En particulier, des questions comme les investissements, l'accès au financement des programmes de l'État (comme le PSIR et le FCIS, qui ne sont actuellement pas accessibles à l'industrie du transport maritime), les limites d'emprunt et d'autres problèmes financiers sont actuellement analysés dans le but de promouvoir une industrie du transport maritime à la fois flexible et capable de parvenir à la compétitivité économique et de s'adapter efficacement à l'évolution des demandes du marché. La capacité des APC à être concurrentielles sur les marchés existants et émergents, à engager des investissements dans les infrastructures et à réagir aux changements du marché est mesurée par les rapports réguliers que l'on entretient avec les intervenants portuaires.

Étude du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent, qui dessert 15 grands ports internationaux et environ 50 ports régionaux des deux côtés de la frontière canado-américaine, procure un avantage concurrentiel indéniable à tout un éventail d'industries situées au cœur de l'Amérique du Nord. Le réseau de la Voie maritime n'est plus tout jeune et les coûts d'entretien des infrastructures existantes ne cessent d'augmenter. Des cibles détaillées sur les coûts ont été négociées pour le plan d'activités quinquennal (qui a débuté le 1er avril 2003). La proposition finale approuvée par le Ministère et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) prévoit une hausse de 36 % du Plan de renouvellement des actifs (coûts ordinaires, dépenses majeures et dépenses d'entretien des immobilisations) qui portera le total sur cinq ans à 170 millions $.

En tant que propriétaire de tous les actifs immobilisés du tronçon canadien de la Voie maritime, le gouvernement du Canada doit établir un profil réaliste du réseau. Cela veut dire qu'il doit examiner les travaux d'entretien réguliers et évaluer les avantages et les coûts relatifs qu'il y a à entretenir et à optimiser les infrastructures actuelles. Il est important que la Voie maritime continue d'être entretenue de manière économique comme artère de transport sûre, efficace et fiable. Les investissements futurs du Canada

dans l'entretien des infrastructures devront être judicieusement planifiés et tenir compte des perspectives commerciales en plus de faciliter le commerce.

Étant donné que deux écluses américaines font partie intégrante de la Voie maritime, il est indispensable de demander la participation des États-Unis à l'élaboration des plans à long terme. En conséquence, le Ministère participe avec le ministère des Transports des États-Unis, l'Army Corps of Engineers et la CGVMSL à une étude conjointe canado-américaine sur les futurs besoins en matière d'infrastructures du réseau des Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Cette initiative reflète la grande importance que Transports Canada attache aux études qui appuient les investissements stratégiques en vue d'intégrer le réseau de transport. L'étude globale portera sur les coûts et avantages socio-économiques du réseau à long terme, en particulier sur les coûts d'entretien et de remise en état des infrastructures existantes, vu que le niveau futur de ces coûts aura de profondes répercussions sur la rentabilité du réseau et, en définitive, sur l'élaboration des politiques de l'État. Même si l'étude se concentre sur la navigation, elle portera également sur des facteurs environnementaux.

Cession des délaissés de la Voie maritime du Saint-Laurent
Lorsque la Voie maritime du Saint-Laurent a été commercialisée en octobre 1998, tous les terrains situés entre Longueuil (Québec) et Port Colborne (Ontario) ont été cédés à Transports Canada, qui est aujourd'hui responsable avec la CGVMSL de l'Accord de gestion des actifs hors navigation. Le Ministère est sur le point de vendre 177 biens excédentaires de la Voie maritime à la Société immobilière du Canada ltée (SIC). La vente de ces biens permettra au gouvernement du Canada d'économiser l'argent des contribuables canadiens qui aurait autrement été consacré à l'exploitation et à l'entretien de ces terrains. De plus, la SIC s'efforcera d'optimiser la valeur financière des terrains en collaborant avec les collectivités et les intervenants de manière à ce que l'occupation future des biens réponde mieux aux besoins locaux. Les biens en question devraient être vendus d'ici la fin de l'exercice 2005-2006.

Étude sur les services à la navigation maritime
Avec le concours de Pêches et Océans Canada et de l'industrie, Transports Canada a pris l'engagement d'évaluer une diversification des modes de prestation des services à la navigation maritime (SNM) au Canada. Le système SNM englobe des services comme les aides à la navigation de la Garde côtière, l'aménagement des voies navigables, les services de communications et de trafic maritimes et les services de déglaçage. La phase I de l'évaluation a permis de recueillir des renseignements généraux et de base et d'étudier de quelle façon plusieurs autres pays fournissent des SNM. La conception et l'évaluation des options possibles auront essentiellement lieu durant la phase II, à compter de 2004. La contribution des usagers des services à la navigation maritime fera partie intégrante de la phase II de l'étude. Pour plus de précisions sur nos initiatives maritimes, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm.

Compétences et R et D à l'appui des innovations dans le domaine des transports

Il faut un flux régulier de nouvelles idées pour assurer les progrès technologiques qui appuient l'intégration intermodale, la conception d'infrastructures modernisées, la gestion des encombrements, la logistique de la chaîne d'approvisionnement et les initiatives environnementales. C'est pourquoi il faut établir un plus grand nombre de partenariats dans les domaines de la recherche, des applications technologiques et de l'aide dans la commercialisation des technologies et des sciences de transport, notamment un resserrement de la collaboration avec les universités et les collèges. Il est aussi urgent que tout le secteur des transports se concentre sur le perfectionnement des compétences pour disposer des ressources humaines et de la capacité d'en poursuivre l'exploitation et l'amélioration.

À l'instar de quantité d'autres secteurs de l'économie canadienne, le secteur des transports repose de plus en plus sur le savoir. De ce fait, son succès et celui des nombreux secteurs de l'économie tributaires des transports dépendent de l'innovation et des compétences des employés du secteur des transports si l'on veut en assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la compétitivité tout en lui permettant de s'acquitter de ses obligations sociales et environnementales.

1. Innovation et partenariats

Transports Canada promeut le perfectionnement des compétences et les perspectives d'innovation afin d'établir des partenariats mutuellement bénéfiques parmi les intervenants du milieu universitaire et du secteur privé. En ouvrant des voies de communications avec les intervenants, le Ministère s'emploie à maintenir le débit des informations dans les deux sens. De cette façon, les intervenants sont tenus au courant des programmes – comme le Plan de recherche et développement sur les systèmes de transport intelligents (STI) (qui est abordé ultérieurement dans cette partie) –, tandis que Transports Canada bénéficie de l'apport des intervenants lorsqu'il établit ses orientations stratégiques.

Transports Canada songe actuellement à diverses options pour rehausser le profil des transports parmi les organismes subventionnaires fédéraux de même que chez les éventuels partenaires dans le domaine de la recherche et du développement. En tenant lieu d'élément catalyseur entre le gouvernement, l'industrie, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux, le Ministère favorise les partenariats afin de rehausser l'efficacité et la compétitivité du secteur des transports et de souligner le rôle clé qu'ils jouent dans l'économie.

Transports Canada procède également à un certain nombre d'études dans le secteur de l'innovation en matière de transports dans les secteurs à la fois public et privé. Grâce à ces études, le Ministère sera en meilleure posture pour surveiller les résultats du secteur canadien des transports par rapport à ceux d'autres secteurs de l'économie canadienne et par rapport aux secteurs des transports d'autres pays. Les résultats de ces études aideront à déterminer les secteurs sur lesquels il faut se polariser et les investissements qu'il faut

engager dans les recherches stratégiques, et ils éclaireront (en partie) l'orientation stratégique des activités du Ministère en matière d'innovation.

Transports Canada représente le gouvernement du Canada au sein de l'Association mondiale de la route (AIPCR). Un Congrès mondial de la route et une exposition ont lieu tous les quatre ans; c'est une tribune internationale idéale pour que les entreprises canadiennes de transport routier puissent constituer des réseaux, établir des partenariats et faire valoir leur savoir-faire dans les domaines technique et de l'ingénierie. Le Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR) permet à Transports Canada et aux provinces et aux territoires de faire connaître le savoir-faire du Canada dans le domaine routier. Il permet également aux entrepreneurs canadiens de jouer un rôle dynamique au sein de l'Association et, par conséquent, de donner une plus grande visibilité aux entreprises canadiennes à travers le monde. Le Ministère procède actuellement à une évaluation de sa participation à la mission Équipe Canada en quantifiant les investissements dans l'AIPCR afin d'en maximiser les avantages pour tous les Canadiens. Pour d'autres précisions sur l'AIPCR, visiter le site www.cnc-piarc-aipcr.ca.

2. Perfectionnement des compétences

Au nombre des recherches stratégiques que l'on mène actuellement sur le perfectionnement des compétences, mentionnons une étude sur la formation professionnelle et technique dans le domaine des transports au Canada. Le rapport final contient une mine de données qui permettent d'évaluer les atouts et les difficultés qui se posent aux établissements d'enseignement qui appuient le secteur des transports au Canada. Un examen du Modèle de compétences du système de projections des professions au Canada (mis au point par Ressources humaines et Développement des compétences Canada et terminé au début de 2004) permet une analyse et une interprétation des pressions qui s'exerceront sur le marché du travail dans ce secteur au cours des cinq prochaines années. On a également brossé un portrait des effectifs du secteur des transports qui est fondé sur le recensement de 2001. Les renseignements que contiennent ces rapports constituent de précieux outils pour les Canadiens qui entendent faire carrière dans le secteur des transports et ils aideront le secteur à planifier ses besoins futurs en ressources humaines.

En 2004, Transports Canada poursuivra ses activités de rayonnement auprès de ses partenaires des secteurs public et privé pour tirer parti du succès remporté par le Symposium sur les compétences en transport (qui a eu lieu en décembre 2003) et élargir la portée des conseils sectoriels dans l'industrie des transports. Un recueil des meilleures pratiques glanées auprès des participants à ce symposium sera publié en 2004. Parmi les autres activités de suivi possibles, mentionnons des séances d'information sur les initiatives de perfectionnement des compétences parrainées par le fédéral et la planification d'un deuxième forum sur les transports multimodaux où l'on abordera des questions qui présentent de l'intérêt pour le secteur des transports. Le Ministère prévoit par ailleurs des initiatives pour appuyer le savoir-faire et les recherches dans le domaine des transports auprès des secteurs public et privé et au sein du milieu universitaire afin de

favoriser les innovations qui aideront le réseau des transports à s'adapter aux défis de demain.

Transports Canada poursuivra l'élaboration du Programme national de formation navale qui est chargé de concevoir et d'administrer des cours de formation technique qui s'adressent aux inspecteurs de la marine. Grâce à ce programme, le personnel de la marine peut se conformer aux règles et aux règlements qui évoluent sans cesse et se tenir au courant des lois et des règlements qui ont une incidence sur la sécurité maritime. Parmi les travaux en cours, mentionnons une politique nationale sur la formation obligatoire des inspecteurs avant leur nomination, l'importance soutenue attachée aux inspections des petits bâtiments, la relève des inspecteurs régionaux lorsqu'ils dispensent des cours de formation et la révision du contenu des cours existants pour refléter les réformes apportées à la réglementation.

3. Sciences et technologies et recherche et développement

En 2004-2005, Transports Canada fera valoir que les sciences et les technologies et la recherche et le développement (S et T/R et D) sont essentiels aux initiatives prises par le Ministère dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de l'économie, de l'environnement et des politiques. Pour combler les lacunes des recherches et faire face aux nouvelles exigences, le Ministère tiendra lieu d'élément catalyseur afin de resserrer la collaboration et les partenariats avec les intervenants et de trouver des moyens novateurs de gouverner, de gérer et d'offrir un potentiel S et T/R et D élargi. Nous assurerons une plus grande collaboration horizontale avec d'autres ministères et juridictions du fédéral, ferons preuve de leadership dans l'évaluation des défis et des solutions technologiques en matière de transports et mobiliserons l'appui de chacun pour donner de l'élan et inciter à la fois le secteur privé et les universités à renforcer leur potentiel d'innovation et leurs investissements.

Le nouveau programme stratégique S et T/R et D de Transports Canada portera sur les moyens de renforcer le perfectionnement des compétences, sur la recherche et le développement et le déploiement de nouvelles technologies. Le Ministère collaborera avec l'industrie, le gouvernement et le milieu universitaire au recensement des secteurs menacés d'une éventuelle pénurie de compétences et au développement de solutions afin de stimuler l'adoption du commerce électronique dans le secteur des transports et de promouvoir le déploiement de systèmes de transport intelligents.

Au cours de la période visée par ce rapport, Transports Canada :

- s'occupera d'élaborer et de mettre en œuvre un plan stratégique et un plan tactique détaillé en matière de S et T/R et D et d'innovation avec le concours d'autres intervenants ministériels, d'intervenants du secteur des transports et de l'extérieur afin de multiplier les activités de recherche et développement sur le secteur;

- resserrera ses liens avec les centres d'excellence universitaires et étudiera la possibilité de créer un programme de professeurs invités à Transports Canada afin

d'offrir des possibilités de recherches sur les priorités du gouvernement dans le domaine des transports avec le secteur universitaire;

- s'occupera de promouvoir et d'appuyer l'adoption de technologies STI pour rehausser la sécurité, l'efficacité et la sûreté du réseau de transport multimodal, de faciliter l'accès aux services de transport et de réduire la consommation de carburant et les dégâts causés à l'environnement;

- créera un nouveau Conseil d'intégration qui tiendra lieu de conseil d'administration chargé d'assurer l'orientation stratégique des programmes S et T/R et D et d'innovation;

- appuiera le Plan d'action du gouvernement du Canada sur le changement climatique par des mesures précises, dont certaines consistent à promouvoir la vente et l'utilisation de véhicules et de carburants qui produisent moins d'émissions et à accroître l'utilisation d'autres modes de transport des passagers et des marchandises.

Initiatives prioritaires de R et D

- Technologies évoluées de sécurité et de sûreté
- Amélioration des performances humaines
- Technologies d'intégration intermodale
- Gestion des embouteillages
- Technologies environnementales, énergétiques et durables
- Accessibilité
- Surveillance des données du système

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada parachèvera son projet de modernisation des équipements et des installations du Centre d'essais pour véhicules automobiles de Blainville (Québec). Ce projet prévoit l'achat de dispositifs d'essai anthropomorphiques dernier cri, mieux connus sous le nom de mannequins, d'équipements de collecte des données, de modernisation des infrastructures de même que des équipements d'essai et d'étalonnage. Toutes ces améliorations renforceront le potentiel de recherche du Ministère de même que l'élaboration de règlements et les essais de conformité qui aboutiront à des normes plus strictes et autoriseront une plus grande harmonisation des normes sur la scène internationale.

Au cours des trois prochaines années, Transports Canada collaborera avec le Québec, l'Alberta et le ministère des Transports des États-Unis ainsi qu'avec un certain nombre de groupes industriels du Canada et des États-Unis à la recherche, au développement, à l'évaluation et à la mise en œuvre d'un programme intégré et détaillé de gestion de la fatigue pouvant s'appliquer à l'industrie du transport routier. Ces recherches fourniront des mesures fructueuses permettant d'atténuer la conduite en état de fatigue, dont l'objectif ultime est de renforcer la sécurité routière.

Dans le cadre du projet consacré à l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes, Transports Canada évaluera l'intégrité des systèmes de protection thermique que

l'on trouve dans les wagons-citernes de chemin de fer. Il recueillera des données sur des incendies expérimentaux de wagons-citernes pour valider un modèle informatique tridimensionnel qui servira à établir des critères d'évaluation des systèmes défectueux de protection thermique de ceux-ci. Des inspecteurs du ministère des Transports des États-Unis (Federal Railroad Administration) suivront également une formation sur l'utilisation d'une caméra à infrarouges.

Le Ministère lancera la prochaine phase du projet de tests de stabilité des camions-citernes. Il analysera les données sur le seuil de retournement des camions-citernes et d'autres véhicules susceptibles de transporter des substances dangereuses, avec pour objectif global d'élaborer des normes futures sur la stabilité des camions-citernes.

Transports Canada est déterminé à protéger l'environnement et à bâtir un réseau de transport durable. Avec le concours de la Division de la recherche et de la mesure des émissions d'Environnement Canada, le Ministère se livrera à d'autres recherches sur les techniques de contrôle des émissions maritimes, afin d'abaisser les émissions de gaz à effet de serre. Les résultats montrent que les techniques conçues jusqu'ici ont permis de réduire de 28 % les émissions d'oxydes d'azote (NO_x). Le système a été optimisé en laboratoire et il est aujourd'hui installé à bord d'un roulier qui relie Montréal (Québec) à St. John's (Terre-Neuve); les essais en grandeur nature débuteront cet hiver. Parmi les travaux prévus au cours des trois prochaines années, mentionnons les derniers essais et le peaufinement de la technologie pour qu'elle puisse être adoptée par les exploitants de navires comme dispositif complémentaire de leurs unités de propulsion actuelles.

Dans le cadre du Programme de développement de technologies évoluées des autobus/autocars et avec le concours de Ressources naturelles Canada, Transports Canada entreprendra des recherches au cours des trois prochaines années avec les constructeurs d'autobus/autocars canadiens et leurs fournisseurs afin de réduire le poids à vide des autobus/autocars pour en réduire la consommation d'énergie et les émissions et minimiser les dommages causés aux routes. Une diminution de poids de 20 % est visée grâce à l'emploi de nouveaux matériaux légers et à l'optimisation de stratégies hybrides pour des éléments structuraux plus légers comme les sièges des passagers, où l'utilisation de magnésium peut permettre une diminution du poids de 40 % ou de 1 000 lb par autobus/autocar.

Plan sur les systèmes de transport intelligents

Transports Canada chapeaute la mise en œuvre du Plan du Canada sur les systèmes de transport intelligents (STI), initiative dont le but est d'assurer la sécurité, l'intégration, l'efficacité et la durabilité du réseau de transport canadien. Les STI peuvent métamorphoser la façon dont le réseau de transport est bâti, géré et exploité.

Plusieurs activités ont été entreprises à l'appui de l'initiative STI :

- administration des ententes de contribution signées à l'issue de la demande de propositions visant des projets de déploiement, annoncée en 2001. On prévoit le lancement d'une autre demande de propositions en 2004;

- mise en œuvre du Plan de recherche et développement multimodal sur les STI, publié en 2003. Dix contrats ont été annoncés en janvier 2004. Transports Canada évalue actuellement les propositions de contribution à la R et D et prévoit d'annoncer les candidats retenus en 2004;

- collaboration avec les provinces et les territoires à deux initiatives nationales : conception d'un réseau pancanadien de systèmes météo routiers et analyse des rapports finaux des études de faisabilité technique et coûts-avantages d'un réseau d'exploitation des véhicules commerciaux;

- amorce de consultations binationales sur le développement éventuel d'une architecture STI à la frontière canado-américaine afin de guider le déploiement des applications STI aux passages frontaliers terrestres et aux alentours. Cela aidera le Ministère à s'acquitter des obligations du Canada en matière de STI en vertu de la déclaration sur une frontière intelligente en ce qui concerne la sûreté et le dédouanement.

Il est prévu que ces activités se solderont par une amélioration de la fiabilité et des performances générales du réseau de transport de surface, grâce à une plus grande mobilité et une plus grande efficacité et à une amélioration du bilan de sécurité et des transports durables. Ces résultats seront mesurés par les projets de déploiement et de recherche et développement sur les STI réalisés au Canada, par le nombre de partenariats établis et le niveau de sensibilisation accru aux STI. Les bénéficiaires de subventions sont tenus de présenter des rapports d'évaluation de leurs projets qui contiennent des renseignements précieux sur les résultats des projets, notamment sur les économies des temps réalisées, la diminution des encombrements et l'amélioration des services. Ces données seront résumées et publiées par Transports Canada afin d'orienter les projets futurs et d'évaluer l'efficacité globale de l'initiative STI. Pour d'autres précisions sur les initiatives STI, visiter le site Web à www.its-sti.gc.ca.

Transports Canada a annoncé un appel d'offres au sujet d'initiatives qui favoriseront l'intégration modale et la planification des transports dans les secteurs urbains et le long des couloirs de transport. Ces initiatives peuvent revêtir la forme de projets de recherche universitaires ou d'initiatives de transport appliquées. En 2004, le Ministère sélectionnera les propositions retenues, négociera des ententes au sujet des modalités de financement du fédéral et surveillera les résultats des travaux des bénéficiaires. Cet appel d'offres sera financé à même une partie du volet de 5 millions $ consacré à la planification des transports et à l'intégration modale du PSIR.

3.3.2 Assurer des normes rigoureuses pour un réseau de transport sûr et sécuritaire

1. Réglementation intelligente

Cette partie donne un aperçu du cadre de réglementation des initiatives propres à chaque mode qui sont décrites dans la section suivante, notamment les résultats escomptés et les activités de surveillance qui s'y rattachent.

D'exploitant du réseau de transport qu'il était, Transports Canada est aujourd'hui devenu surveillant de la réglementation, responsable de la formulation des politiques et propriétaire. Cette évolution l'a obligé à formuler des règlements plus intelligents, comme en témoignent les secteurs suivants :

- réformer nos lois et règlements;
- offrir des instruments de consultation novateurs;
- concevoir tout un éventail d'initiatives d'harmonisation;
- promouvoir de puissantes cultures de sécurité grâce à des modèles et à des cadres de responsabilisation améliorés.

Réforme des lois et des règlements
(Voir section 5.8 pour une liste des amendements prévus à la réglementation.)

Les amendements prévus à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* permettront d'en moderniser les dispositions sur l'efficacité et l'harmonisation des règlements, la certification et l'application et l'importation. Les propositions renforceront l'efficacité et la rapidité avec laquelle Transports Canada pourra harmoniser ses règlements avec ceux des États-Unis et d'autres organismes étrangers comme la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Elles aideront les constructeurs et les importateurs de véhicules à réagir aux pressions de la mondialisation et aux progrès technologiques rapides des techniques de construction et de conception, en plus d'améliorer la sécurité des véhicules.

Les transporteurs routiers qui assurent des services au-delà des frontières d'une province sont réglementés par la *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR), qui autorise les provinces à réglementer les transporteurs routiers extraprovinciaux pour le compte du gouvernement fédéral. En vertu des amendements apportés à la Loi (le projet de loi S-3 a reçu la sanction royale en juin 2001), Transports Canada renforcera l'harmonisation et la compatibilité des règlements sur la sécurité des transporteurs à travers le Canada en établissant un cadre national de réglementation de la sécurité des transporteurs routiers axé sur la norme 14, soit le Code canadien de sécurité (CCS). La Loi obligera les provinces et les territoires à appliquer un régime national de réglementation de la sécurité aux transporteurs routiers extraprovinciaux qui ont leur siège sur leur territoire.

L'application de la norme 14 du CCS procède comme prévu au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les juridictions s'occupent de régler les dernières questions nationales d'uniformité, en particulier la méthode d'évaluation de la sécurité. Les provinces et territoires ont demandé que la date d'entrée en vigueur de la LTR révisée et de la réglementation fédérale soit reportée au 1er janvier 2005. Cela devrait leur donner suffisamment de temps pour résoudre les derniers problèmes d'uniformité et mener à terme leurs processus réglementaires.

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* préconise la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses, notamment les marchandises transportées à bord d'un navire ou d'un aéronef immatriculé au Canada. La Loi est en cours d'examen, ce qui devrait aboutir à des amendements, en particulier en ce qui concerne la sûreté. L'examen, les amendements et les nouveaux règlements devraient être prêts d'ici 2010 et ils amélioreront la sécurité en réduisant le nombre et les conséquences des rejets de marchandises dangereuses résultant d'accidents des transports. On trouvera d'autres précisions sur l'examen de La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* à l'adresse www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm.

Consultations
L'an prochain, Transports Canada continuera de moderniser la navigation en réformant la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et en préconisant des activités plus sécuritaires, plus efficaces et plus respectueuses de l'environnement. Dans le cadre de cette réforme, Transports Canada tient des consultations internes et extérieures avec les employés et les intervenants afin de donner la chance aux parties intéressées de formuler des remarques sur l'élaboration des amendements à la réglementation, ce qui garantit la transparence du processus. Pour accroître la transparence du processus, tous les renseignements seront affichés sur notre site Web, ce qui permettra aux intervenants et aux employés du Ministère de surveiller l'avancement de chaque amendement et de participer aux éléments qui les intéressent.

Les consultations ont déjà été amorcées avec le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), à l'échelle régionale et nationale, et se poursuivront lors des réunions du CCMC au printemps et à l'automne 2004. Transports Canada est convaincu qu'en vertu d'une participation de tous les intervenants dès le commencement du processus, ils bénéficieront tous d'un régime de réglementation plus moderne et plus rationnel. Comme exemples de projets de réforme de la réglementation sur lesquels portent les consultations avec le CCMC, mentionnons le personnel maritime, la sécurité de la navigation et l'inspection. Des consultations sur les bateaux de pêche, les petits bâtiments et les cargaisons sont prévues avec les intervenants qui ne pourront pas participer aux réunions du CCMC.

Transports Canada participe à l'initiative des « règlements intelligents » par le biais du projet pilote sur la démocratie délibérative. En juin 2003, le Ministère a publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* un document de travail intitulé *Stratégies visant à réduire la distraction des conducteurs causée par les dispositifs télématiques de bord*. Les principaux intervenants de l'industrie et de nombreux territoires et provinces ont

formulé leurs observations; d'autres consultations auront lieu avec les constructeurs automobiles. Les données ainsi obtenues aideront le Ministère à comprendre le besoin et les caractéristiques d'une éventuelle intervention de l'État. Un rapport sur les consultations et les initiatives stratégiques recommandées est prévu en 2004, après quoi les initiatives voulues seront sélectionnées et l'on préparera un plan de mise en œuvre.

Le Ministère joue également un rôle dirigeant dans les préparatifs de la Deuxième Conférence ministérielle conjointe des mémorandums de Paris et de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Cette conférence internationale sera présidée par le ministre des Transports et se déroulera les 2 et 3 novembre 2004 à Vancouver. Ce sera la deuxième fois que le Canada accueille des pays membres et des pays observateurs pour qu'ils signent une déclaration ministérielle qui expose en détail les nouvelles mesures que doivent prendre les administrations pour éliminer les navires inférieurs aux normes dans le monde entier et protéger le milieu marin mondial.

Harmonisation
Transports Canada s'emploie à harmoniser ses normes sur la sécurité des véhicules automobiles avec celles des États-Unis, sauf lorsqu'il est prouvé que le Canada n'a pas intérêt à vouloir une telle harmonisation. Dans ces cas, le Ministère ne ménage aucun effort pour élaborer des règlements compatibles avec ceux des États-Unis pour que les véhicules puissent être vendus sur les deux marchés. Conformément à la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, on utilise des documents de normes techniques pour faciliter l'incorporation des dispositions adoptées par un gouvernement étranger. Actuellement, Transports Canada a dix règlements sous forme de documents de normes techniques et neuf autres en cours, qui reposent tous sur les règlements en vigueur aux États-Unis. En outre, en vertu de l'Accord mondial de 1998 de la Commission économique pour l'Europe (CEE), les organes de réglementation mondiaux ont convenu de collaborer à l'élaboration des règlements mondiaux. Le Canada et les États-Unis en sont signataires et ils participent activement à l'élaboration de plusieurs règlements techniques mondiaux.

À propos de ce paramètre des règlements intelligents, le Ministère a remporté beaucoup plus de succès avec les instruments non réglementaires, comme les protocoles d'entente (PE). Les PE permettent d'améliorer la sécurité beaucoup plus vite que ce n'est généralement le cas par voie de réglementation. À titre d'exemple, Transports Canada et tous les grands constructeurs automobiles ont ratifié en janvier 2001 un PE qui stipule que les véhicules doivent satisfaire aux exigences des règlements américains ou européens en matière de protection contre les collisions latérales. Ces règlements précisent les critères de blessures qui doivent être mesurés au moyen de mannequins anthropomorphiques dans une collision simulée en heurtant un véhicule ciblé sur le côté avec un obstacle mobile. Le PE stipule en outre que les véhicules équipés de coussins gonflables latéraux doivent être évalués au moyen de procédures qui visent à minimiser les risques de blessures causées aux enfants par les coussins gonflables latéraux.

En 2004-2005, le Ministère prévoit la conclusion fructueuse de deux autres PE avec les grands constructeurs automobiles. Transports Canada souscrit entièrement à la

proposition de ces derniers qui souhaitent commercialiser volontairement au Canada des véhicules conçus pour respecter les critères de performance et qui cherchent à améliorer la compatibilité des véhicules en cas d'accident et à accroître la protection des occupants en cas d'impact frontal ou latéral. Le Ministère est convaincu que cette proposition aboutira à un PE fructueux sur la compatibilité des véhicules en cas de collision.

Le Ministère poursuivra également sa collaboration avec les constructeurs automobiles en vue de conclure un PE sur la version électronique du dispositif d'essai de l'ajustement de la ceinture (EACe). Le PE sur l'EACe a pour but de minimiser les risques de blessures causées par la ceinture résultant d'un décalage entre la géométrie de la ceinture de sécurité et les caractéristiques anthropomorphiques des occupants.

Culture de sécurité
En 2004-2005, le programme sera axé sur le parachèvement du cycle préliminaire des vérifications du système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGSF), aussi bien les prévérifications que les vérifications proprement dites, en plus d'un niveau de suivi important par rapport aux vérifications initiales. Les vérifications futures seront fondées sur une stratégie reposant sur les résultats des programmes de surveillance et les vérifications préalables du SGSF.

L'une des grandes priorités du Ministère depuis 1999, soit l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans les entreprises aéronautiques, est la clé de voûte de l'amélioration de la sécurité et des résultats économiques de l'industrie du transport aérien. Les buts sont d'établir une plus grande responsabilisation de l'industrie et d'inculquer une culture de sécurité uniforme et positive à l'ensemble de l'industrie. Pour atteindre ces objectifs, il faut réglementer le bilan de sécurité tout en laissant aux cadres de l'industrie le soin d'atteindre ce niveau de performance. Des avis des modifications proposées aux SGS ont été préparés et ont fait l'objet de consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne, et l'on prévoit que les règles seront publiées dans la *Gazette du Canada* d'ici décembre 2004.

L'établissement d'une culture de sécurité est indispensable si l'on veut disposer d'un réseau de transport à la fois sûr et sécuritaire. Transports Canada joue un rôle clé dans la promotion et l'adoption d'une culture de sécurité dans le secteur du transport maritime. Ce rôle ressort clairement d'activités comme la refonte du régime législatif maritime, notamment les amendements à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et l'élaboration de nouveaux règlements sur la sûreté maritime. L'importance attachée à des initiatives comme l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité et le programme d'inspection des petits bâtiments permet au Ministère de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité et de bâtir une puissante culture de sécurité avec ses intervenants.

Transports Canada continuera de centrer ses efforts sur le Système de contrôle des navires par l'État du port. Ce programme protège la vie humaine, les biens matériels et le milieu marin canadiens contre les navires inférieurs aux normes, en vertu de l'inspection des navires étrangers pour s'assurer qu'ils sont conformes aux principales conventions maritimes internationales. Au cours des années à venir, le Ministère continuera

d'élaborer des programmes de ciblage et d'inspection améliorés des vraquiers et des navires-citernes, ce qui contribuera à rehausser la sécurité des navires étrangers qui font escale dans les ports du Canada. Pour plus de précisions, visiter le site Web à www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm.

On poursuit l'intégration des systèmes qui appuient la collecte de données pour les principales fonctions de sécurité maritime, comme l'inspection des navires, leur certification et leur contrôle par l'État du port, en plus d'établir des liens avec le Système national de rapport d'emploi du temps et d'activités du personnel afin d'établir de meilleurs rapports sur les indicateurs de rendement. Ces efforts aboutiront à un entrepôt de données qui facilitera la collecte et l'analyse des données sous un angle interfonctionnel et intermodal afin d'améliorer la surveillance du rendement, l'établissement de normes et la mesure dans une optique multimodale.

2. Initiatives propres à chaque mode

Vision sécurité routière 2010

Le programme Vision sécurité routière 2010 est le plan national de sécurité routière de la deuxième génération au Canada (qui succède à Vision sécurité routière 2001, présenté en 1996). L'ambition du Canada est d'avoir le réseau routier le plus sûr du monde, et Vision 2010 intègre le but et les stratégies du plan d'origine dans une cible nationale qui prévoit une diminution de 30 % du nombre moyen d'usagers de la route tués ou grièvement blessés durant la période 2008-2010 (et non plus 1996-2001).

Outre la cible nationale globale, Vision 2010 contient un certain nombre de cibles accessoires qui reflètent les principaux problèmes de sécurité routière au Canada. Les initiatives prises ont pour but de sensibiliser le public aux questions de sécurité routière, d'améliorer les communications, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière, de renforcer l'application de la loi et d'améliorer la qualité et la collecte des données nationales sur la sécurité routière. Les cibles quantitatives inhérentes au programme Vision 2010 ont un rapport avec les principales questions de sécurité routière du Canada (p. ex. le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, l'alcool au volant, la sécurité aux carrefours, la sécurité des routes rurales et la sécurité des véhicules commerciaux). Il est crucial d'atteindre ces cibles quantitatives pour que le plan aboutisse.

En vertu de son mandat qui consiste à jouer un rôle dirigeant à l'échelle nationale, Transports Canada a établi des données repères et un cadre de mesure du rendement pour surveiller l'atteinte des cibles accessoires du programme Vision sécurité routière 2010. Le Ministère prépare également et publie des rapports annuels à l'intention du public, des intervenants de la sécurité routière et des décisionnaires au sujet des progrès réalisés dans l'atteinte des buts du programme.

Six groupes de travail représentatifs du Canada, composés d'experts en sécurité routière de Transports Canada, des provinces et des territoires ainsi que de grands organismes publics et privés, ont assumé la paternité des neuf cibles accessoires et s'occupent de

prendre des initiatives pour atteindre ou dépasser ces cibles. Sous l'égide de ces groupes de travail et avec le concours de ses partenaires, Transports Canada s'emploie à atteindre les objectifs de cette initiative stratégique horizontale.

Le programme Vision sécurité routière 2010 est une initiative horizontale en ce sens qu'elle fait appel à différents ordres de gouvernement et qu'elle transcende les limites entre juridictions. Pour aider à gérer le rendement, Transports Canada s'est employé à élaborer un cadre de responsabilisation au sujet des cibles quantitatives du programme Vision sécurité routière 2010 (Section 5.9 pour d'autres précisions sur cette initiative.)

Pour des renseignements plus détaillés sur les efforts déployés par le Canada pour avoir le réseau routier le plus sûr du monde, visiter l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm.

Direction 2006 – Sécurité ferroviaire

Direction 2006 est un partenariat national établi avec d'autres gouvernements, les compagnies de chemin de fer, les syndicats de cheminots, les forces de police et d'autres organismes de sécurité. Ce programme d'éducation et de sensibilisation vise à réduire de 50 % d'ici 2006 le nombre de collisions aux passages à niveau et de cas d'intrusion sur les voies ferrées, et les progrès enregistrés sont encourageants. À ce jour, les collisions aux passages à niveau et les cas d'intrusion ont diminué de 70 % et de 98 % par rapport aux cibles respectives, en dépit d'une augmentation spectaculaire du nombre de véhicules sur les routes et des projets de développement urbain le long des voies ferrées.

Pour aider le programme à atteindre sa cible, on a conçu un processus de résolution de problèmes qui a permis de trouver des solutions efficaces à long terme aux incidents d'intrusion et aux problèmes des passages à niveau, en déterminant la cause profonde du problème à certains endroits et en adoptant une solution sur mesure.

Direction 2006 poursuivra sa conception d'instruments et leur mise en œuvre à travers le Canada au cours de ses deux dernières années d'existence. Par exemple :

- des pochettes d'information sont en cours de conception pour sensibiliser les autorités locales aux problèmes de proximité, notamment au besoin de contrôler les activités sur les terres attenantes aux emprises ferroviaires et de prendre des mesures de réglementation de l'accès afin de réduire les risques dans les collectivités;

- un CD de la deuxième génération est en cours de préparation pour éduquer et sensibiliser les nouvelles recrues dans les académies de police de tout le Canada;

- des programmes de formation des conducteurs professionnels sont en cours d'élaboration et un CD interactif et d'autres produits exploitables sur le Web sont en cours de conception à l'intention des jeunes;

- une campagne d'affiches très fructueuse continue de se dérouler dans les communautés autochtones de tout le pays;
- des instruments de sensibilisation et de prévention du suicide font l'objet de discussions, tout comme des vidéos d'information du coroner et des outils de collecte de données qui ciblent certains endroits particulièrement dangereux;
- des collisions ferroviaires simulées seront montées avec le concours des écoles, des entreprises locales, des instances sanitaires et des membres des forces de police et des organismes d'intervention d'urgence.

Aviation civile – Vol 2005
Vol 2005 : un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada vise deux grands objectifs : constamment améliorer le niveau de sécurité aérienne du Canada et le niveau de confiance du public dans le programme de l'aviation civile. La mise en œuvre des initiatives de Vol 2005 se poursuit et témoigne de l'engagement pris par Transports Canada de consulter l'industrie aéronautique, en adoptant une stratégie systémique à l'égard de la sécurité.

L'établissement d'une politique et de procédures de gestion des risques a beaucoup contribué à améliorer la sécurité aérienne. Le Ministère a dispensé une formation sur la gestion des risques à tous les agents délégataires, qui utilisent désormais ces principes et ces instruments dans leurs activités quotidiennes et les décisions qu'ils prennent. Le résultat immédiat a été une amélioration de la capacité à gérer les ressources en fonction des risques, ce qui contribue au resserrement du programme de surveillance de la réglementation.

Un des principaux buts de *Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada* – est un niveau élevé de confiance du public dans la sécurité du système aéronautique. Au moment où Vol 2005 a été finalisé en 1999, le niveau de confiance du public était estimé à 77 pour cent, selon un rapport de recherche sur l'opinion publique de Starch-Roper en 1998. Par conséquent, un objectif de 90 pour cent de la confiance du public tel que mesurée par une recherche sur l'opinion publique a été établi comme l'objectif pour 2005.

Dans le sondage d'août 2002, 98 pour cent des Canadiens ont exprimé une confiance modérée ou élevée dans la sécurité aérienne au Canada; 60 pour cent ont donné une cote de confiance *élevée*. La même question a été répétée en mars 2004, donnant le même taux de confiance générale de 98 pour cent et une cote de confiance *élevée* de 67 pour cent, une augmentation de 7 pour cent de la confiance *élevée*.

L'objectif original de 90 pour cent de la confiance du public, qui a été établit avant que la sécurité aérienne se distingue de la sûreté du transport aérien et où la qualité de la confiance souhaitée (modérée, élevée ou les deux) n'était pas précisée, peut toujours rester utile comme un but stratégique. À un niveau, l'objectif a déjà éte dépassé pour la confiance du public dans la sécurité aérienne. À un autre niveau, le travail continue

d'augmenter la confiance du public élevée dans la sécurité aérienne, présentement à 67 pour cent.

Sécurité maritime – La prochaine vague 2003-2010
Transports Canada a récemment publié un nouveau plan stratégique, *La prochaine vague*, qui porte sur la période 2003-2010 et s'inscrit à la suite de l'orientation stratégique fixée dans le document précédent, *Droit devant 1997-2002*. Ce plan oriente le programme de sécurité maritime pour les années à venir et expose les stratégies globales qui visent à promouvoir une culture de sécurité plus puissante dans l'industrie du transport maritime, aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale.

Alors que le plan précédent se concentrait sur les stratégies qui avaient un impact sur le milieu interne, le nouveau plan est extraverti, et il s'inspire de la vision qui veut que la sécurité et la protection de l'environnement soient les priorités absolues de l'industrie du transport maritime. *La prochaine vague* souligne l'établissement d'exigences axées sur le rendement et l'innovation, notamment la conception d'un programme d'assurance de la qualité et d'un système de gestion de la sécurité. Ce plan promet également la mise au point permanente de systèmes informatiques qui garantiront les meilleures données possibles pour planifier la sécurité et prendre des décisions.

Voici les cibles de sécurité qui ont été fixées et que Transports Canada a promis d'atteindre d'ici 2010 (toutes les réductions reposent sur la moyenne quinquennale 1998-2002) :

- baisse de 20 % du nombre de victimes d'accidents maritimes;
- baisse de 30 % du nombre de blessés signalés dans les accidents maritimes;
- baisse de 20 % du taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien et étranger (par tranche de 1 000 voyages)*.

** Le taux d'accidents désigne le nombre d'accidents de navigation qui surviennent à des navires commerciaux battant pavillon canadien ou étranger qui se livrent à des activités de commerce national et international, signalés par le Bureau de la sécurité des transports.*

En vertu du décret du 12 décembre 2003, toutes les politiques relatives à la sécurité maritime sont regroupées sous l'égide du ministre des Transports. Ce regroupement s'est soldé par le transfert de ressources et de responsabilités nouvelles en matière de sécurité maritime. Ce transfert prévoit la responsabilité législative et réglementaire de dix règlements en vertu de la LMMC et de trois règlements en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables* qui était administrée au préalable par la Garde côtière canadienne (GCC). Parmi ces nouvelles responsabilités, mentionnons :

- la sécurité des embarcations de plaisance, notamment le Bureau de la sécurité nautique : parmi les principales fonctions, signalons la promotion de la sécurité et la sensibilisation, l'administration des règlements et la conformité et l'application de la loi;

- Services à la navigation maritime : Transports Canada est désormais chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'application des règlements qui régissent la navigation des navires, les rapports sur les navires, les aides privées à la navigation et la protection des aides à la navigation. La GCC continue d'être responsable de la prestation de services comme les Services de communications et de trafic maritimes et des aides à la navigation;

- prévention de la pollution : Transports Canada est responsable de la prévention de la pollution causée par les navires et les installations de manutention d'hydrocarbures et des plans d'intervention, de l'agrément des organismes d'intervention et de l'application et du respect de la loi. La GCC est responsable du Surveillant fédéral/commandant sur place;

- Programme de protection de la navigation : Transports Canada assume l'entière responsabilité de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, notamment la gestion de la Loi et des règlements et l'exécution des programmes. La capacité d'évaluation environnementale sera intégrée dans le secteur d'activités Programmes et Cessions de Transports Canada.

Le Plan stratégique de la sécurité maritime sera actualisé pour refléter ces nouvelles responsabilités.

Pour d'autres précisions sur le transfert des responsabilités de la GCC à Transports Canada, nous vous invitons à visiter le site Web : www.tc.gc.ca/securitemaritime/transfert.htm.

3. Sûreté des transports

Résultats escomptés :
- rehausser la sûreté et renforcer la culture de préparatifs d'urgence;
- accroître le respect des règlements et des politiques de sûreté;
- accroître la sensibilisation du public et des intervenants;
- augmenter la capacité interne et extérieure à faire face au milieu de sûreté actuel.

La priorité du gouvernement du Canada qui consiste à assurer la sûreté de tous les Canadiens est au cœur du mandat de Transports Canada et de ses responsabilités. Le Ministère doit faire preuve de vigilance pour assurer la sûreté du public voyageur. Pour relever les défis que présente le régime de sûreté des transports, le Ministère continuera de prendre des initiatives de sûreté efficaces et rentables, de se concentrer sur les principaux secteurs prioritaires de tous les moyens de transport, notamment le Programme national de fiabilité des infrastructures essentielles, les techniques de sûreté, le renseignement, le respect des engagements internationaux et la gestion efficace des ressources de l'État dans les années à venir.

Parmi les principales difficultés que pose la sûreté des transports, mentionnons :

- la complexité du milieu de sûreté. Les initiatives de sûreté doivent être prises dans un milieu mondial en perpétuelle évolution;

- l'harmonisation des normes de sûreté internationales. Étant donné que le terrorisme est une activité qui ne connaît pas de frontières, la communauté internationale exerce des pressions croissantes en vue d'adopter un régime de sûreté continu entre les pays. De ce fait, les normes de sûreté des transports du Canada doivent être harmonisées et conformes à celles de ses partenaires internationaux sans pour autant compromettre les propres valeurs et engagements du Canada;

- la conciliation entre les besoins de sûreté et de rentabilité économique. Les attaques du 11 septembre 2001 et les attentats terroristes à bord de trains de banlieue récemment à Madrid, en Espagne, ont encore complexifié ce défi alors que le gouvernement s'efforce de concilier les améliorations de la sûreté et les questions d'économie et de commerce (p. ex. la fluidité de la circulation à la frontière entre le Canada et les États-Unis).

Sûreté aérienne

Le monde entier continue de se focaliser sur les menaces qui planent sur la sûreté aérienne, et le sujet continuera de retenir l'attention du public l'an prochain. À cette fin, Transports Canada a entrepris un examen stratégique de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, élément clé de la Politique nationale de sécurité. Le Ministère évaluera les vulnérabilités, les menaces et les risques, les meilleures pratiques de l'industrie, la formation et l'harmonisation de la stratégie du Canada par rapport à celles de ses partenaires commerciaux. L'objectif est de peaufiner le système existant pour parvenir à un haut niveau de sûreté, tout en permettant à l'industrie canadienne du fret aérien d'atteindre ses objectifs commerciaux.

Transports Canada analysera par ailleurs le besoin de renforcer les mesures de sûreté dans les écoles de pilotage et chez les concessionnaires de services aéronautiques aux aéroports. L'analyse portera sur les vulnérabilités, les menaces et les risques dans le domaine de l'aviation générale et évaluera les mesures prises par les États-Unis et d'autres pays pour y faire face.

Transports Canada commencera à adopter les principaux éléments de la *Loi sur la sécurité publique 2002* récemment promulguée, notamment en ce qui concerne les passagers, les marchandises et les installations aéronautiques. La Loi clarifie et élargit le pouvoir conféré à Transports Canada de réglementer les principaux éléments de la sûreté aérienne.

Transports Canada procédera à un examen détaillé de tous les titulaires d'une autorisation de sécurité dans les aéroports pour tenter de déceler les liens avec le crime organisé ou les associations criminelles. Tous les nouveaux candidats subiront le même examen.

Sûreté maritime
La sûreté maritime est un élément important de la sûreté globale des transports, car elle concerne une route commerciale névralgique qui relie le Canada au reste du monde. Transports Canada est déterminé à collaborer avec les intervenants de tous les modes, à l'échelle nationale et internationale, pour renforcer la sûreté maritime globale. Le Ministère continuera de centrer ses efforts sur le programme maritime national à long terme et de prendre des initiatives dans le domaine de la sûreté maritime, notamment :

- en dirigeant l'élaboration par le gouvernement et la coordination de la politique et des règlements de sûreté maritime, en particulier par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime;

- en faisant respecter le nouveau *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, de manière à ce que le Canada se conforme aux règlements de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires d'ici le 1er juillet 2004;

- en modifiant la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour renforcer les prescriptions de sûreté qui s'appliquent aux navires, aux installations maritimes et aux ports;

- en élaborant et en validant une méthode détaillée d'évaluation de la sûreté pour les installations maritimes du Canada;

- en attribuant des fonds aux projets de sûreté maritime uniques ou d'une durée limitée qui font appel à différents ministères et organismes fédéraux, en vertu du Fonds de coordination de la sûreté maritime;

- en mettant en œuvre le Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations marines.

Le 27 avril 2004, le gouvernement du Canada a annoncé la Politique de sécurité nationale, qui comporte un plan en six points en vue de renforcer la sûreté maritime par le biais de plusieurs initiatives, notamment la clarification et le renforcement des responsabilités de la sûreté maritime et le resserrement de la sûreté dans les ports et autres installations maritimes.

Dans le cadre du plan de sûreté maritime de la Politique de sécurité nationale, Transports Canada a annoncé le 7 mai 2004 le Programme de contribution à la sûreté maritime. Ce programme représente un engagement de trois ans d'une valeur de 115 millions $ pour aider les ports et les installations maritimes à renforcer leur régime de sûreté. Conformément aux nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale, le gouvernement du Canada exige désormais des ports et des installations portuaires qu'ils disposent de plans de sûreté approuvés qui devront entrer en vigueur d'ici le 1er juillet 2004. En vertu du Programme de contribution à la sûreté maritime, les ports et les

installations maritimes pourront solliciter des crédits pour leur permettre d'acquérir de nouveaux équipements de sûreté et de mettre en place les programmes que prévoient leurs plans de sûreté.

Sûreté multimodale
En raison de la menace permanente du terrorisme et des autres menaces qui planent sur le réseau de transport du Canada et à l'étranger, le Canada doit évaluer les vulnérabilités de chaque élément du réseau de transport, notamment diverses chaînes internationales d'approvisionnement multimodal. Transports Canada mènera un examen et une analyse de la sûreté des chaînes d'approvisionnement, afin d'évaluer les risques pour la sûreté entre le lieu de fabrication et le port d'expédition, entre le port d'entrée et les grandes plaques intermodales continentales et le point de destination final. Dans son analyse des vulnérabilités de la sûreté des marchandises intermodales, le Ministère se penchera également sur la sûreté des conteneurs, la sûreté des documents, les sceaux électroniques et d'autres éventuelles solutions technologiques.

Transport des marchandises dangereuses
Dans le cadre de l'examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, Transports Canada tient des consultations sur diverses initiatives qui ont pour but de renforcer la sécurité publique en augmentant la sûreté du transport des marchandises dangereuses (TMD), en exigeant notamment que les personnes qui proposent de transporter, de manutentionner ou qui transportent des marchandises dangereuses possèdent un certificat d'autorisation de sécurité visant le TMD. Pour d'autres précisions, visiter le site à l'adresse www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm.

Projet d'intervention en cas de risque chimique, biologique, radiologique et nucléaire
Le projet d'intervention en cas de risque chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN) vise à faciliter l'accès à des équipes d'intervention d'urgence qualifiées capables d'apporter leur aide aux secouristes chargés de manutentionner des marchandises dangereuses utilisées comme agents CBRN dans des actes de terrorisme perpétrés au Canada. Parmi les activités prévues, signalons :

- l'établissement d'une liste des intervenants désireux et capables d'intervenir dans des lieux géographiques précis et au sujet de types donnés de substances industrielles dangereuses pouvant servir d'agents CBRN dans les attaques terroristes;

- l'établissement de protocoles et d'instruments d'accès pour ces intervenants industriels;

- l'établissement et la prestation d'une formation complémentaire aux intervenants industriels (p. ex. sensibilisation aux lieux du crime, enquêtes sur l'application de la loi, etc.) et l'établissement d'instruments d'accès pour ces intervenants;

- l'élaboration de Plans d'aide aux interventions d'urgence CBRN dans le cadre de divers scénarios terroristes utilisant des substances chimiques industrielles toxiques de même que des agents CBRN;

- intégration du projet dans le Plan national de lutte contre le terrorisme.

3.3.3 Protection de l'environnement physique

Résultats finals

- Un réseau de transport respectueux de l'environnement pour tous les Canadiens;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la pollution causées par le secteur des transports;
- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par les activités de transport.

Les changements climatiques et la protection de l'environnement figurent parmi les grandes priorités du gouvernement. Un environnement pur est essentiel à un mode de vie sain, à la prospérité économique et à une bonne qualité de vie. Alors que les transports contribuent dans une large mesure à la prospérité économique et au développement social du Canada, on sait par ailleurs qu'ils ont de graves conséquences sur l'environnement. Le trafic dans tous les moyens de transport est cause de pollution atmosphérique, de bruit, de perturbation des collectivités et de destruction des habitats à des degrés variables, alors que la combustion des combustibles fossiles produit des gaz à effet de serre qui contribuent aux dérèglements climatiques. Le meilleur réseau de transport qui soit pour les Canadiens à long terme est un réseau durable sur le plan économique, social et environnemental. On trouvera certains indices de progrès possibles pour atteindre ces résultats finals dans l'encadré ci-contre.

Même si Transports Canada n'est que l'un des nombreux protagonistes chargés d'atteindre ces objectifs à long terme, il n'en est pas moins important de suivre les progrès réalisés dans l'atteinte des résultats environnementaux à long terme, même si ceux-ci ne dépendent pas directement de la volonté du Ministère.

Pour d'autres renseignements sur les transports et l'environnement, lisez le chapitre 5 du rapport annuel du Ministère, *Les transports au Canada en 2002*, ou visitez notre site Web à www.tc.gc.ca/programmes/environnement/menu.htm.

Indices de progrès :

- *total des émissions de GES par mode (essence routière, diesel routier, carburant d'aviation, carburant diesel ferroviaire, carburant marin);*
- *consommation moyenne de carburant des véhicules légers, des camions légers, des poids lourds, des locomotives et des aéronefs;*
- *émissions de GES par tonne-kilomètre de fret transporté par camion léger, camion moyen, poids lourd, locomotive et navire;*
- *moyenne des polluants atmosphériques émis par chaque véhicule léger (lorsque ces données existent);*
- *polluants atmosphériques par tonne-kilomètre en ce qui concerne le camionnage pour compte d'autrui, le transport maritime, ferroviaire et aérien;*
- *émissions de GES attribuables aux activités de Transports Canada;*
- *sites contaminés de Transports Canada qui ont fait l'objet de mesures d'assainissement ou de gestion des risques.*

Les Canadiens veulent un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace, mais ils veulent aussi un environnement pur. Au cœur de la notion de développement durable, il y a la conciliation des besoins économiques et sociaux et la protection de l'environnement. À mesure que l'économie et la population du Canada prennent de l'expansion, il en va de même de la demande de transport, ce qui augmente les risques d'effets néfastes sur l'environnement. Il est particulièrement difficile pour Transports Canada de s'assurer que les décisions prises sont durables sur les trois fronts, ceux de l'économie, de la société et de l'environnement. On trouvera ci-après certains des principaux défis :

- le secteur des transports est la principale source d'émissions de GES, puisqu'il est responsable de près du quart des émissions totales du Canada; environ les deux tiers des GES émis par les transports le sont dans nos villes;

- dans le secteur des transports, les émissions de GES augmentent rapidement et, si rien n'est fait, elles risquent de dépasser les niveaux de 1990 de 32 % d'ici 2010, et de 53 % d'ici 2020;

- les émissions atmosphériques contribuent à toute une variété de phénomènes, comme la pollution atmosphérique et le smog, qui peuvent avoir de graves conséquences sur l'environnement et sur la santé de l'homme;

- les activités de transport contribuent à la pollution de l'eau par le déversement des effluents et des déchets. Ces activités créent également des risques d'accidents susceptibles de déverser des carburants ou des substances dangereuses dans l'environnement;

- la dynamique des transports laisse entrevoir une hausse du nombre de propriétaires de véhicules et de leur utilisation, et une augmentation des activités des compagnies d'aviation et de camionnage. Or, ces moyens de transport sont ceux qui émettent le plus de GES. Même si la consommation de carburant s'améliore, elle ne baisse pas au même rythme que les hausses annuelles d'utilisation des transports.

Pour promouvoir un réseau de transport durable, Transports Canada entend continuer d'élaborer et de gérer des politiques et des programmes sur le développement durable et les problèmes d'environnement relatifs au secteur des transports. Étant donné que la durabilité des transports est une responsabilité partagée, le Ministère collaborera avec ses partenaires et ses intervenants, parmi lesquels le grand public, l'industrie des transports, d'autres ministères du gouvernement fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités, de même que les organisations internationales, afin de surmonter ces difficultés. Pour protéger l'environnement physique, le Ministère concentrera ses efforts sur les secteurs suivants :

- mettre en œuvre la Stratégie de développement durable 2004-2006;
- donner suite aux initiatives sur les changements climatiques;
- exécuter les programmes environnementaux.

1. Stratégie de développement durable 2004-2006

La Stratégie de développement durable 2004-2006 (SDD) de Transports Canada a été présentée en février 2004; elle s'inspire des succès et des leçons tirées des deux stratégies précédentes. Comme le mentionnait le Rapport 2003-2004 sur les plans et les priorités, l'élaboration de cette troisième stratégie a été l'une des grandes priorités du Ministère, au cours de laquelle les attentes du commissaire à l'environnement et au développement durable et les résultats de l'examen interne de gestion de la SDD du Ministère ont été intégralement pris en considération.

La SDD 2004-2006 de Transports Canada :

- *établira un meilleur équilibre entre les piliers sociaux, économiques et environnementaux du développement durable;*
- *se concentrera sur les résultats des activités ministérielles;*
- *améliorera les rapports sur les résultats;*
- *comportera des engagements mesurables, novateurs et horizontaux favorisant l'intégration.*

Traditionnellement, Transports Canada a voulu s'assurer que le réseau de transport du Canada était à la fois sûr et efficace (c-à-d. paramètres sociaux et économiques). Cela explique que la stratégie 2001-2003 se soit concentrée essentiellement sur les aspects environnementaux des transports et sur la façon de mieux intégrer les préoccupations pour l'environnement dans les rôles assumés par le Ministère en matière de sécurité et d'économie. La deuxième stratégie reconnaissait la volonté du Ministère de s'attaquer plus en détail aux paramètres sociaux et économiques des transports dans le cadre des stratégies futures de développement durable. De ce fait, près du quart des engagements traitent principalement des paramètres sociaux et économiques, tandis que plusieurs autres recoupent plus d'un paramètre.

La SDD 2004-2006, qui précise beaucoup la notion de durabilité, contient 7 défis stratégiques et 32 engagements spécifiques pour les trois prochaines années. Les engagements et les cibles de cette stratégie seront plus concrets et les mesures du rendement plus utiles et plus axées sur les résultats.

Les sept défis stratégiques sont les suivants :

1. encourager les Canadiens à choisir les modes de transport plus durables;
2. renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences;
3. accroître l'efficacité du système et optimiser les choix modaux;

4. améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement;

5. améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants;

6. améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports;

7. améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Cette nouvelle stratégie s'inscrit dans le périple visant à offrir un réseau de transport plus durable à tous les Canadiens et donnera la chance à Transports Canada de faire preuve d'un leadership indéfectible dans la promotion des transports durables. Elle traitera des principales priorités fédérales, comme les changements climatiques, l'air pur, l'eau propre et la recherche et le développement. Bon nombre des engagements traiteront de ces questions dans un contexte urbain. Près du tiers des engagements seront tenus avec le concours d'autres ministères du gouvernement fédéral. Le respect des engagements de la SDD fera l'objet de comptes rendus annuels, à la fois dans le Rapport ministériel sur le rendement et dans le Rapport d'étape sur la stratégie de développement durable.

Les espoirs mis par le commissaire à l'environnement et au développement durable dans la troisième série de stratégies de développement durable sont exposés dans *Les stratégies de développement durable – Des résultats positifs à obtenir*, que l'on peut consulter à l'adresse www.oag-bvg.gc.ca/domino/cesd_cedd.nsf/html/03sdd.html.

On trouvera l'examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm.

La liste complète des engagements et des indices de progrès de la Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada se trouve à la partie 5 de la stratégie, que l'on peut consulter à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

Les rapports d'étape de Transports Canada sur le développement durable peuvent être consultés à www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm.

2. Initiatives sur le changement climatique

Pour surmonter les difficultés posées par le changement climatique, il faudra fournir un effort national qui fasse appel à tous les paliers de gouvernement, au secteur privé et à tous les Canadiens. Le gouvernement du Canada a publié le Plan du Canada sur les changements climatiques en novembre 2002. Le plan met l'emphase sur les véhicules et les carburants qui produisent moins d'émissions, sur le recours accru à d'autres modes de transport pour les passagers et sur le transport plus efficace des marchandises. Le budget de février 2003 prévoyait la répartition de 2 milliards $ entre les initiatives du plan relatives aux changements climatiques. Les mesures de transport figurant dans le plan

représentent environ 21 mégatonnes sur les 240 mégatonnes qu'il faudra réduire pour atteindre la cible que le Canada s'est fixée dans le cadre du Protocole de Kyoto. La campagne d'éducation des consommateurs intitulée « Défi d'une tonne » et le financement conjoint avec les provinces et les territoires prévoient des initiatives qui visent les transports. En août 2003, le gouvernement du Canada a annoncé des dépenses de 1,3 milliard $ pour atténuer les changements climatiques. Les mesures dans le secteur des transports se sont vu attribuer 161 millions $ de crédits, notamment :

- 32,3 millions $ pour encourager le secteur des transports commerciaux à faire un plus grand usage des carburants de substitution et des technologies écoénergétiques;

- 9,9 millions $ pour encourager la construction et l'utilisation accrues des véhicules au gaz naturel dans les parcs;

- 11,9 millions $ pour promouvoir et démontrer la production de carburant diesel à une échelle commerciale;

- 100 millions $ pour favoriser la construction d'un certain nombre d'usines d'éthanol et le développement d'éthanol à base de cellulose;

- 5,5 millions $ pour fournir des renseignements qui inciteront les Canadiens à acheter les véhicules les plus sobres qui répondent à leurs besoins;

- 1,5 million $ pour l'étiquetage des véhicules hors route comme les tondeuses à gazon, les véhicules tout-terrains et les engins de construction lourds afin d'aider les Canadiens à opérer des choix écoénergétiques.

Dans le cadre du Plan du Canada sur les changements climatiques, Transports Canada a décidé d'adopter un Programme d'efficacité du transport des marchandises d'une valeur de 11 millions $, qui comprend trois éléments, notamment des stimulants financiers qui encouragent l'achat et l'installation de technologies permettant de réduire les GES dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. Le Plan sur les changements climatiques reconnaît également qu'il faudra opérer certaines adaptations aux changements climatiques, quel que soit le succès des mesures visant à réduire les émissions de GES. Le Ministère s'efforcera de mieux comprendre les vulnérabilités du réseau de transport face aux changements climatiques et de concevoir des stratégies permettant de lutter contre les effets néfastes. Au nombre des initiatives qui aboutiront à une compréhension élargie de la question :

- participer à l'élaboration par le gouvernement fédéral d'une stratégie sur les impacts des changements climatiques et l'adaptation;

- sensibiliser les membres du Ministère, le milieu scientifique, le public et d'autres ministères gouvernementaux à ce dossier;

- instituer un réseau pour l'échange d'informations;

- cerner les éléments particulièrement vulnérables en suivant les recherches et les travaux qui se font au Canada et à l'étranger sur les impacts des changements climatiques et en menant des recherches ou en y participant.

Grâce au Programme de démonstration en transport urbain (PDTU), Transports Canada collabore avec les provinces et les municipalités à l'établissement de projets de démonstration en transport. Entre 2004 et 2007, le programme attribuera 35 millions $ à huit municipalités pour qu'elles adoptent des stratégies intégrées visant à réduire les émissions de GES du secteur des transports urbains et qu'elles abordent d'autres éléments connexes, comme la qualité de l'air, les embouteillages, la sécurité et l'augmentation des coûts de transport.

Même si les réductions d'émissions dans le cadre de certains projets de démonstration seront précieuses, l'un des objectifs primordiaux de ce programme est de mesurer et d'évaluer la possibilité de reproduire ces projets fructueux à l'échelle pancanadienne. Pour transmettre des renseignements sur les stratégies fructueuses aux décisionnaires municipaux, le programme déboursera également 1,1 million $ sur cinq ans pour la constitution d'un réseau national d'information.

Afin de favoriser la reproduction des stratégies novatrices de transport urbain durable, le réseau d'information sur le PDTU :

- parrainera et organisera des activités d'apprentissage;

- diffusera des renseignements sur les études de cas consacrées aux pratiques novatrices;

- reconnaîtra les réalisations en attribuant des récompenses;

- établira des instruments sur Internet pour l'échange d'informations;

- diffusera les renseignements sur les projets de démonstration aux principaux intervenants.

L'Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) a pour but de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport des marchandises. En 2004-2005, dans le cadre du Programme de démonstration sur le transport durable des marchandises de l'IETTM, on amorcera les cinquième et sixième séries de financement, et l'on surveillera les 20 projets dont le financement a été approuvé. Les résultats des projets de démonstration seront échangés avec le secteur du transport des marchandises pour l'inciter à adopter des technologies plus écoénergétiques. Le volet du programme axé sur les ententes volontaires se polarisera sur les négociations avec l'Association des chemins de fer du Canada et l'Association du transport aérien du Canada. Les ententes visent à favoriser

l'amélioration constante, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'efficacité modale. En vertu du volet formation et sensibilisation, on cherchera à promouvoir l'utilisation de technologies efficaces et de meilleures pratiques en participant à divers projets sur le transport des marchandises, notamment à un atelier sur les transport maritime organisé par l'IETTM.

Le nouveau Programme d'efficacité du transport des marchandises complète l'IETTM en ce sens qu'il cherche à accroître l'efficacité modale et à réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire des marchandises. L'un des principaux volets du programme réside dans les stimulants financiers visant à acheter et à installer des technologies ou des équipements écoénergétiques. Pour favoriser l'adoption de technologies efficaces, les promoteurs devront rendre compte de leurs coûts et des réductions de gaz à effet de serre qu'elles permettent, et ces données seront diffusées au sein du milieu du transport des marchandises. Ce nouveau programme comporte deux autres volets. Les projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime aideront à réduire la marche au ralenti inutile des moteurs dans les installations portuaires alors que les programmes de sensibilisation et de formation des expéditeurs et des transitaires évalueront les options aux choix de transport conventionnels, souligneront les avantages des différents choix modaux et cerneront les obstacles à leur adoption. En 2004-2005, on amorcera le processus de sélection de jusqu'à trois projets pilotes d'alimentation externe pour le transport maritime et l'on commencera à faire pression sur les expéditeurs et les transitaires pour qu'ils opèrent de meilleurs choix modaux.

On trouvera d'autres renseignements sur les initiatives du gouvernement du Canada sur les changements climatiques à l'adresse www.climatechange.gc.ca/français.

On trouvera des précisions sur le *Plan d'action 2000 sur les changements climatiques* à l'adresse www.climatechange.gc.ca/francais/newsroom/2000/ap2000.asp.

On trouvera des renseignements sur les initiatives de Transports Canada sur les changements climatiques à l'adresse www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm.

3. Programmes environnementaux

Les programmes environnementaux de Transport Canada visent ce qui suit :

- veiller au respect par le Ministère des lois, des règlements et des politiques sur l'environnement qui s'appliquent;
- atténuer l'impact sur l'environnement des activités des employés, comme les migrations journalières et les voyages d'affaires;
- collaborer avec d'autres intervenants des transports à la conception de pratiques et de normes de protection de l'environnement pour le secteur des transports.

Le Cadre du système de gestion de l'environnement de la SDD 2004-2006 traite d'une part importante des programmes environnementaux du Ministère. Les éléments qui suivent ont pour but de souligner plusieurs grandes priorités environnementales au cours des trois prochaines années.

Sites contaminés
En juillet 2003, Transports Canada a approuvé un Plan ministériel de gestion des sites contaminés (PGSC) qui fait état de la stratégie du Ministère pour gérer les sites contaminés et déceler les sites qu'il soupçonne d'être contaminés au cours des cinq prochaines années; le PGSC est une prescription du Conseil du Trésor. Le Ministère a réalisé des progrès considérables dans l'évaluation et la gestion de ses sites contaminés et il continuera d'en assurer la gestion de manière responsable. Pour plus de précisions sur les sites contaminés de Transports Canada, visiter le site www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm.

Évaluation environnementale stratégique
En 2001, Transports Canada a approuvé une déclaration de principe sur l'Évaluation environnementale stratégique à Transports Canada pour aider les employés du Ministère à respecter les prescriptions de la Directive du Cabinet de 1999 sur l'Évaluation environnementale des politiques, des plans et des programmes. Le Ministère s'emploie sans relâche à améliorer le déroulement de ses évaluations environnementales stratégiques (EES).

Transports Canada évaluera et cherchera à améliorer les méthodes et les instruments actuels d'EES pour simplifier et mieux intégrer leur déroulement dans le cadre d'analyse des politiques. Pour ce faire, le Ministère organisera des séances de formation sur les EES à l'intention des employés du Ministère au moins une fois par an et il les sensibilisera aux prescriptions de la Directive du Cabinet sur les EES et à la politique de Transports Canada sur les EES à titre permanent. Il évaluera aussi et s'efforcera de mieux faire respecter sa politique sur les EES à compter de 2004-2005. Pour ce faire, il procédera à des évaluations annuelles d'un échantillon de documents d'EES dûment remplis et déterminera s'il faut améliorer les documents d'orientation et de sensibilisation.

Initiatives sur l'air pur
La pollution atmosphérique suscite de vives préoccupations au Canada pour la santé publique, puisqu'elle affecte la qualité de vie de tous les Canadiens. La pollution cause des décès prématurés et elle aggrave certaines maladies graves comme la bronchite chronique et l'asthme, en particulier chez les enfants. Les transports émettent d'importantes quantités de précurseurs du smog urbain, notamment des oxydes d'azote (NO_x), du monoxyde de carbone (CO), des composés organiques volatils (COV), des particules (PM) et de l'anhydride sulfureux (SO_2). Pour atténuer les risques de la pollution atmosphérique pour l'environnement et la santé, le gouvernement fédéral a approuvé un Programme sur l'air pur en mai 2001. Ce programme, échelonné sur dix ans, vise à

améliorer la qualité de l'air au Canada. Il témoigne du leadership du gouvernement fédéral dans plusieurs secteurs clés.

En juin 2003, le gouvernement du Canada a annoncé la Stratégie sur la qualité de l'air transfrontalier qui est l'un des éléments clés du programme sur l'air pur. Elle a été conçue pour obtenir la coopération des États-Unis à la qualité de l'air transfrontalier d'une manière qui appuie le programme national du Canada. Transports Canada touchera 4,4 millions $ sur quatre ans (jusqu'en 2007) pour ses recherches dans les secteurs du transport aérien, ferroviaire et maritime. Les recherches dans ces secteurs viseront à réduire les émissions atmosphériques des locomotives, des bâtiments de mer, des aéronefs ainsi que dans les aéroports, dans le contexte international.

Coûts totaux des projets de transport

Transports Canada a entrepris un certain nombre de projets de recherche qui traitent du développement durable et des changements climatiques. Dans un cas, un projet a été lancé en 2003 pour analyser les coûts totaux des transports, c'est-à-dire tous les coûts qui résultent des réseaux de transport, des services de transport commercial et des activités de transport privé, notamment les coûts financiers directs de leur prestation, les coûts sociaux de leurs incidences sur la santé et l'environnement et les pertes de temps personnel dans les embouteillages. Le Ministère collabore avec les provinces et les territoires et mène des consultations avec l'industrie et d'autres intervenants sur ce projet. Un Groupe de travail sur la capitalisation du coût entier a été créé sous l'égide du Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

C'est au début de 2004 qu'on s'attend à connaître les objectifs, la méthodologie, le plan de travail et les ressources que nécessitera ce projet. Au nombre des principaux objectifs, mentionnons la comparaison des coûts entiers parmi d'autres moyens de transport et la détermination éventuelle des implications des autres moyens de défrayer les coûts, notamment leur prise en considération intégrale dans les prix que paient les usagers. Le résultat immédiat de ce projet sera une série de rapports sur les conclusions, notamment des devis des coûts. Les recommandations figureront ensuite dans des analyses quantitatives que n'utilisera pas seulement Transports Canada, mais également tous les ordres de gouvernement et d'autres intervenants en ce qui concerne les coûts et les avantages des politiques, des programmes, des investissements dans les infrastructures ou des règlements prévus et dans les évaluations rétrospectives de ces mesures.

3.4 Programme de gestion

3.4.1 Contexte

Transports Canada est l'un des 15 ministères qui ont lancé à titre expérimental l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, en procédant à une évaluation de sa capacité par rapport à sept critères, ce qui a abouti à un plan d'action publié en 2001. Toutefois, depuis le 11 septembre 2001, le Ministère s'est surtout concentré sur un certain nombre de dossiers urgents. Il n'a pas pour autant abandonné ses activités pour faire progresser l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et a du même

coup amélioré sa capacité dans les domaines de la gestion des risques, du leadership et de l'établissement des rapports. En particulier, l'adoption d'un modèle logique ministériel de mesure du rendement, l'usage accru de la planification intégrée dans les différents secteurs d'activités et l'adoption d'examens des secteurs de service sont autant d'éléments qui ont contribué ensemble à un changement de culture en vertu duquel les avantages de la gestion axée sur les résultats sont mieux compris à travers tout le Ministère.

3.4.2 Vers le perfectionnement des méthodes de gestion

Depuis l'adoption du Cadre de responsabilisation et de gestion du Conseil du Trésor – qui traduit la vision de la gestion moderne de la fonction publique que l'on trouve dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* en un ensemble d'attentes de gestion –, Transports Canada a décidé de réorienter et d'élargir sa stratégie d'amélioration de la gestion moderne en un programme intégré. Grâce à cela, les gestionnaires du Ministère disposeront des instruments dont ils ont besoin et d'une culture de soutien pour assurer la saine gestion du Ministère dans une fonction publique fédérale de plus en plus complexe et redoutable, tout en s'assurant que les engagements et les initiatives qui figurent dans *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* sont intégrés dans les activités quotidiennes.

Pour d'autres précisions sur le Cadre de gestion et de responsabilisation du Conseil du Trésor, visiter le site www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp.

Vous trouverez le document *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes* à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/res_can/rc_1_f.asp.

Le programme de gestion de Transports Canada traduit le fait que, dans une économie de plus en plus mondialisée et axée sur le savoir, il faut modifier la façon dont nous gérons nos ressources pour refléter le besoin de nous concentrer sur les citoyens, afficher des valeurs et des pratiques modernes au travail, dépenser de manière responsable et viser des résultats. En conséquence, pour perfectionner les méthodes de gestion, le Ministère mène des activités pour augmenter son potentiel de gestion et, surtout, intégrer les dix principes d'excellence de la gestion qui figurent dans le Cadre de gestion et de responsabilisation.

Au cours des prochaines années, tout en cherchant à réaliser des progrès sur les dix éléments du cadre, le Ministère se concentrera en particulier sur le renforcement de ses capacités dans les secteurs suivants :

- *responsabilisation* – prouver que les responsabilités axées sur les résultats sont clairement attribuées et mesurées dans tout le Ministère;

- *ressources humaines* – renouveler et alimenter une fonction publique dynamique représentative du Canada, dans laquelle les employés sont valorisés et les capacités humaines et intellectuelles sont développées;

- *gérance* – renforcer le régime de contrôle par une meilleure intégration et une plus grande efficacité, ce qui renforcera la capacité à assurer des dépenses responsables;

- *valeurs et éthique* – veiller à ce que les pratiques de gestion reposent sur des valeurs et soient adaptées aux réalités.

La mise en place de pratiques de gestion modernes est l'une des grandes priorités organisationnelles de Transports Canada, qui tient à peaufiner sa stratégie de gestion et d'établissement de rapports axés sur les résultats. À ce jour, cela s'est fait sous l'égide de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, mais le Ministère doit maintenant évaluer sa situation par rapport au Cadre de gestion et de responsabilisation en le comparant à l'évaluation antérieure de sa capacité de modernisation de la fonction de contrôleur.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• En adoptant et en améliorant des pratiques de gestion modernes correspondant à celles des organismes dotés des meilleures pratiques; • En enregistrant des progrès par rapport au plan de travail opérationnel du Cadre de gestion et de responsabilisation.

3.4.3 Responsabilisation

Pour encore améliorer la capacité de Transports Canada à se concentrer sur les résultats, le raffermissement de son cadre de responsabilisation est devenu un objectif primordial. Pour y arriver, le Ministère remaniera sa structure actuelle de planification, d'établissement de rapports et de responsabilisation afin d'améliorer sa description de la hiérarchie des programmes et de leurs liens avec les aboutissements stratégiques. Cette amélioration aboutira à une plus grande transparence et fournira les éléments nécessaires au renforcement des rapports et à l'harmonisation des données fondées sur les priorités, les plans, les dépenses effectives et les résultats au niveau d'agrégation voulu.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Par un renforcement des rapports au Parlement (par un resserrement des liens entre le Rapport sur les plans et les priorités et le Rapport ministériel sur le rendement); • Par une amélioration des rapports des résultats liés aux aboutissements stratégiques; • Par une amélioration des décisions ministérielles et horizontales reposant sur une intégration de toutes les informations sur les ressources.

Les garanties d'une atteinte des objectifs de Transports Canada visant à renforcer la responsabilisation des cadres et à promouvoir une gestion efficace sont fournies par des vérifications internes. Ces garanties donnent également une mesure supplémentaire qui prouve avec quel brio les programmes du Ministère sont gérés et la façon dont ils contribuent à promouvoir de meilleures pratiques de gestion.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Par un plan ministériel de vérifications axé sur les risques et les priorités qui cible les secteurs à plus haut risque chaque année; • Par la mise en œuvre de plans d'action de gestion qui est surveillée pour assurer que les améliorations préconisées sont suivies d'effets; • Par un rapport annuel sur les résultats et des rapports de vérification individuels qui peuvent facilement être consultés par les gestionnaires de Transports Canada et le public afin de mieux leur faire connaître l'état de nos pratiques de gestion.

3.4.4 Ressources humaines

Il faudra surmonter quantité de difficultés au cours des prochaines années pour assurer la vitalité et la performance de la fonction publique. L'adoption en novembre 2003 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aboutira à des changements dans la façon dont les ministères gèrent leurs ressources humaines. Ainsi, Transports Canada s'évertuera à atteindre ses objectifs finals qui sont des effectifs productifs, des effectifs durables et un milieu de travail habilitant. On trouvera ci-après plusieurs critères de ces résultats et des secteurs prioritaires « humains » sur lesquels le Ministère entend se concentrer l'exercice prochain et au-delà.

***Mise en œuvre de la* Loi sur la modernisation de la fonction publique**
Dans les années à venir, la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aura un profond retentissement sur tous les Ministères, dont Transports Canada. D'importantes réformes seront entreprises pour assurer de meilleures relations patronales-syndicales, un régime de dotation plus flexible, une stratégie d'apprentissage et de perfectionnement mieux ciblée et des rôles et responsabilités plus clairs.

La plus grosse difficulté consistera à opérer les changements nécessaires dans les méthodes de gestion des ressources humaines tout en préservant les méthodes et les services existants. Transports Canada adoptera une stratégie de mise en œuvre progressive qui coïncidera avec l'entrée en vigueur des diverses parties de la législation et avec d'autres initiatives de modernisation des ressources humaines prises par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Cette stratégie repose sur l'engagement, le maintien et le renforcement des capacités, l'amélioration des méthodes et les consultations. Pour y parvenir, des comités ministériels intersectoriels seront créés pour déterminer les secteurs prioritaires dans lesquels il faut intervenir et le niveau de préparation du Ministère, assurer l'harmonisation des travaux et élaborer les plans nécessaires, ainsi que les politiques ministérielles et les procédures opérationnelles.

Des communications claires et uniformes revêtent la plus haute importance. C'est pourquoi la stratégie de communications du Ministère est harmonisée avec une mise en œuvre progressive et s'articule autour de trois grands axes : les gestionnaires, les employés et les syndicats, et les professionnels des ressources humaines.

Transports Canada s'appuie aussi sur les travaux déjà amorcés pour assurer une plus grande collaboration entre les parties patronale et syndicale. Avec le concours de ses agents de négociation, le Ministère a élaboré un cadre de consultations patronales-syndicales qui vise à instaurer des rapports de travail fructueux et positifs avec nos collègues des syndicats. Ce cadre nous fait pencher en faveur d'une stratégie participative qui dépasse les simples exigences juridiques et contractuelles pour parvenir à un niveau de partenariat accru et à la résolution conjointe des problèmes dans la mesure du possible. Aussi bien les gestionnaires que les agents de négociation sont résolus à créer un climat dominé par le co-développement, la collaboration et des consultations constructives et utiles. Nous continuons de rechercher des possibilités de collaborer à d'importants dossiers auxquels nous portons un intérêt commun.

Transports Canada a pris des mesures dynamiques pour assurer une stratégie d'apprentissage et de perfectionnement dirigée. Une nouvelle Politique d'apprentissage continu sera mise en œuvre pour promouvoir une culture d'apprentissage au sein du Ministère, répondre aux exigences des organismes centraux en matière de rapports et appuyer le nouveau Cadre de gestion et de responsabilisation.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Par la mise en œuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* de manière à ce qu'elle coïncide avec l'entrée en vigueur de ses diverses parties; • En nous assurant que les gestionnaires ont une compréhension élargie des éléments mis en œuvre de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (pourcentage de gestionnaires/employés qui ont suivi des séances d'information ou de formation).

Des effectifs représentatifs du Canada

Transports Canada est résolu à ce que ses effectifs soient représentatifs de la population canadienne. Grâce à une stratégie de la diversité, le Ministère souscrit à une culture et à des comportements ministériels qui favorisent le respect mutuel, l'acceptation, le travail d'équipe et la productivité chez des gens dont les antécédents, l'expérience, le niveau d'instruction, l'âge, le sexe, la race, l'ethnicité, l'origine, les capacités physiques, les croyances religieuses, l'orientation sexuelle et d'autres caractéristiques perceptibles peuvent être différents. En 2001, Transports Canada a obtenu une note de 2,5 sur 5 au Continuum d'équité^{MD}, instrument qui mesure la façon dont un organisme aborde la diversité de ses effectifs et les motifs qui le poussent à agir ainsi, et il espère obtenir une note de 4,0 d'ici 2008. Pour y arriver, le Ministère continuera à promouvoir la diversité et à élaborer des programmes visant à rehausser la représentation des groupes désignés visés par l'équité en matière d'emploi et à atteindre les objectifs du programme *Faire place au changement dans la fonction publique fédérale* au sein du groupe de la direction et de la catégorie des emplois techniques. Pour plus de précisions sur le Continuum d'équité^{MD}, voir le document sur la Stratégie de la diversité de Transports Canada, *La diversité au cœur de nos préoccupations,* disponible auprès de la Direction générale des ressources humaines du Ministère.

On trouvera d'autres précisions sur le programme *Faire place au changement dans la fonction publique fédérale* à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Représentativité accrue des groupes désignés visés par l'équité en matière d'emploi par rapport à leur disponibilité sur le marché du travail;
• Recrutement accru de membres des minorités visibles dans le groupe de la direction et les groupes techniques;
• Progrès le long du Continuum d'équité[MD].

Un organisme respectueux des exigences sur les langues officielles

La dualité linguistique est inexorablement liée à l'identité canadienne. C'est pourquoi il est indispensable que la fonction publique reflète cet état de choses et intègre parfaitement ces valeurs sous-jacentes. Transports Canada reconnaît l'importance qu'il y a à respecter les deux langues officielles du Canada et poursuivra ses efforts en vue de s'acquitter de ses obligations en matière de langues officielles par sa Stratégie sur les langues officielles.

L'an prochain, Transports Canada évaluera, dans le contexte du Règlement sur les langues officielles, la demande de services dans la langue officielle minoritaire dans tous les centres de Transports Canada et aux aéroports qui lui appartiennent et dont il assure l'exploitation. Cette évaluation permettra de s'assurer que le public bénéficie de services dans la langue officielle de son choix dans ses rapports avec le Ministère. Pour plus de précisions sur les exigences en matière de rapports du Conseil du Trésor, visiter le site Web à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_f.asp#New.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Augmentation du nombre de mesures de dotation « bilingue impératif »;
• Augmentation du nombre de postes d'encadrement bilingues.

3.4.5 Gérance

Depuis le milieu des années 1990, Transports Canada investit dans la modernisation de ses systèmes internes afin de renforcer son potentiel de gérance. Parmi les principaux systèmes de gestion qui servent à suivre et à contrôler les ressources et à en rendre compte, il faut mentionner :

- le Système financier intégré du Ministère, qui procure au Ministère un ensemble moderne d'outils automatiques intégrés pour gérer ses activités financières et de gestion du matériel;

- le Système intégré du personnel de Transports Canada, qui est le système ministériel de gestion des ressources humaines;

- le Système de gestion des salaires, qui est unique au sein du gouvernement fédéral et qui permet aux gestionnaires de prévoir les charges salariales et de gérer leurs budgets salariaux;

- le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information, qui est un dépôt de données ministérielles.

Ces systèmes fournissent des renseignements utiles sur les ressources, les résultats et les contrôles. Même s'ils ont permis d'améliorer les économies et les contrôles administratifs sur la protection financière et matérielle des actifs de Transports Canada, les améliorations se poursuivent pour renforcer encore plus la capacité du Ministère à offrir une source complète et intégrée d'informations financières sur ses programmes et activités. Grâce à cela, les intervenants bénéficieront de données fiables et utiles sur les ressources nécessaires pour atteindre les résultats des programmes et mesurer leur rendement. Pour atteindre ces objectifs, il faudra apporter des améliorations pour tirer parti des informations financières que contiennent ces systèmes et les lier aux informations non financières avant de prendre des décisions.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Progrès réalisés dans l'intégration des systèmes et des contrôles d'information du Ministère; • Renforcement de la capacité de gestion des finances; • Gestion améliorée des fonds de renseignements et de connaissances.

En adoptant des modes d'interaction en direct avec le Ministère, Transports Canada s'efforce de mieux servir les citoyens et de resserrer ses liens avec ses clients et ses fournisseurs, conformément aux objectifs de l'initiative du Gouvernement en direct. Afin de réaliser des économies, de rehausser la productivité, d'assurer l'uniformité et de réduire les dédoublements par tous les ministères qui agissent isolément, le Ministère participe également à des initiatives horizontales. Par exemple, Transports Canada est l'un des quatre ministères directeurs qui participent à la conception du programme Marché en direct du gouvernement du Canada, dont le but est de renforcer notre capacité en matière de commerce électronique. Cette initiative contribuera à instaurer un catalogue électronique entre les fournisseurs de biens et de services et les agents d'achat du gouvernement fédéral. Même si l'initiative est échelonnée sur plusieurs années, l'objectif immédiat est d'en terminer la planification et d'en établir la portée pour permettre à tous et à toutes de bien comprendre le système et répondre aux besoins des clients. Une fois que l'initiative sera entièrement opérationnelle, on s'attend à ce qu'elle uniformise les règles du jeu de telle sorte que les petites, les moyennes et les grandes entreprises de tout le Canada auront la chance de fournir des biens et des services au gouvernement du Canada.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• Les usagers de l'interne et de l'extérieur pourront prendre des décisions plus éclairées; • Réaction positive des intervenants de l'extérieur à l'égard des services en direct; • Resserrement des rapports avec les clients.

3.4.6 Valeurs et éthique

Comme l'atteste le *Sondage de 2002 auprès des fonctionnaires fédéraux*, les valeurs et l'éthique ministérielles sont perçues par les employés de Transports Canada comme étant conformes à celles de la fonction publique en général ou même supérieures. Les valeurs essentielles sont publiées et largement partagées. Le Ministère a généralement prouvé qu'il respecte ses valeurs et que ses gestionnaires agissent avec intégrité. Toutefois, depuis l'adoption du nouveau Code de valeurs et d'éthique de la fonction publique, on s'occupe aujourd'hui activement de promouvoir l'éthique.

À cette fin, un haut fonctionnaire responsable des valeurs et de l'éthique a été nommé qui défendra l'aménagement des infrastructures et des mécanismes d'appui pour mettre en œuvre le Code de valeurs et d'éthique. Transports Canada analyse actuellement sa propre politique sur les conflits d'intérêts par rapport à ce nouveau code, qui est également intégrée dans les cours de gestion et d'orientation. Au nombre des autres activités prévues, mentionnons des séances de discussion/dialogue avec les employés qui portent sur les dilemmes d'ordre éthique qu'ils sont à même de rencontrer dans leurs activités quotidiennes.

Comment mesurerons-nous nos succès?
• En discutant régulièrement des valeurs et de l'éthique avec tous les employés; • En mettant en place de solides instruments de conseils et de recours; • En offrant des séances d'orientation, d'apprentissage et d'autres instruments aux employés de soutien; • En évaluant le rendement du Ministère par rapport aux valeurs et à l'éthique de la fonction publique.

4.0 Organisation

4.1 Résultats stratégiques et secteurs d'activités pour l'année du Budget principal des dépenses 2004-2005

Secteurs d'activités *(milliers $)*	**Résultats stratégiques**			
	Croissance économique et développement social	**Un réseau de transport sûr et sécuritaire**	**Protection de l'environnement physique**	**Total**
Politiques	395 960	-	-	395 960
Programmes et Cessions	247 826	-	49 948	297 774
Sécurité et Sûreté	158	926 731	541	927 430
Administration ministérielle	40 493	89 085	5 399	134 977
Total (Dépenses prévues nettes)[1]	684 437	1 015 816	55 888	1 756 141

1. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour l'année.*

4.2 Responsabilisation

À l'Administration centrale de Transports Canada, quatre sous-ministres adjoints – Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté, et Services généraux et un sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté – relèvent du sous-ministre, sans oublier la Gestion ministérielle qui englobe le Groupe des Communications et l'Avocat général. Cinq directeurs généraux régionaux – Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord, et Pacifique – relèvent également du sous-ministre. Chacun de ces chefs est responsable de la gestion de son organisation et de l'atteinte des résultats énoncés dans les documents nationaux de planification.

Transports Canada est subdivisé en quatre secteurs d'activités, dont chacun comporte au moins deux secteurs de services (voir tableau ci-dessous). Les secteurs d'activités reflètent les programmes et les services du Ministère et non pas précisément les axes organisationnels. Cela signifie que le sous-ministre adjoint des Services généraux appartient au secteur d'activités de l'administration ministérielle, tout comme le Groupe des Communications et l'Avocat général. En outre, les quatre secteurs d'activités recoupent les organismes régionaux pour garantir un axe multimodal qui se concentre sur les stratégies et les résultats communs. La structure des secteurs d'activités et de services sert à l'établissement des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale et fournit des directives fonctionnelles aux bureaux régionaux.

Secteurs d'activités et gammes de services de Transports Canada

4.3 Dépenses prévues du Ministère

(milliers $)	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Politiques	492 364	**452 956**	408 364	375 719
Programmes et Cessions	364 010	**541 126**	441 087	349 970
Sécurité et Sûreté	761 716	**884 842**	860 068	682 351
Administration ministérielle	141 609	**123 737**	113 832	110 405
Budget principal des dépenses (brutes)	1 759 699	**2 002 661**	1 823 351	1 518 445
Moins : recettes disponibles[3]	295 950	**355 448**	357 933	365 982
Budget principal des dépenses	1 463 749[4]	**1 647 213**	1 465 418	1 152 463
Rajustements[5]				
• Transfert de l'Initiative de revitalisation du secteur riverain de Toronto à RHDCC	-	**(115 700)**	(89 900)	(88 900)
• Transfert à Infrastructure Canada – projet Go Transit	-	**-**	(21 000)	(22 000)
• Report de fonds additionnel de l'ACSTA	-	**64 110**	(45 302)	(2 608)
• Allégement financier à court terme pour les aéroports loués du Réseau national d'aéroports	-	**40 600**	9 300	(8 900)
• Fonds canadien de l'infrastructure stratégique – Plan de transport en commun de York	-	**153**	147	115
• Programme de contribution pour la sûreté maritime (sécurité et planification d'urgence)	-	**5,575**	48,949	44,949

(Suite à la page suivante)

Dépenses prévues du Ministère *(suite)*

(milliers $)	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
• Améliorations apportées aux mesures de sûreté aux ports	-	**3,910**	2 910	1 910
• Soutien à la politique en matière de sûreté maritime. (politique)	-	**952**	952	952
• Plan d'action accéléré d'assainissement des sites fédéraux contaminés	-	**10 022**	2 730	2 757
• Desse :e des régions éloignées par chemin de fer	-	**20 000**	-	-
• Transfert du MAINC de la desserte des régions éloignées par chemin de fer	-	**4 400**	-	-
• Marine Atlantique	-	**45 300**	-	-
• Programme de cession des ports – Report de fonds	-	**3 500**	-	-
• Report de capitaux	-	**4 133**	-	-
• Produits des ventes de biens immobiliers	-	**166**	-	-
• Revitalisation des services ferroviaires voyageurs interurbains au Canada	-	**1 461**	1 961	1 961
• Transfert du ministère des Pêches et des Océans (fonction maritime)[6]	17 348	**20 345**	19 263	18 338
• Vente des propriétés excédentaires jusqu'à 6.4M$ par la Société immobilière du Canada	-	**1**	1	1
Rajustements totaux	-	**108 928**	(69 989)	(51 425)

(Suite à la page suivante)

Dépenses prévues du Ministère *(suite)*

(milliers $)	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Dépenses prévues nettes	1 481 097	**1 756 141**	1 395 429	1 101 038
Moins : recettes non disponibles[3]	27 853	**27 639**	28 020	28 499
Plus : coût estimatif des services reçus gratuitement	58 040	**55 419**	55 220	55 532
Coûts nets du Ministère	1 511 284	**1 783 921**	1 422 629	1 128 071
Équivalents temps plein	4 693	**4 812**	4 732	4 707

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*
3. *Pour des précisions par secteur d'activités, consulter le tableau 5.4 Recettes disponibles et non disponibles.*
4. *Le Budget principal des dépenses pour l'année fiscale 2003-2004 est 1 580 058 000$ comme le démontre le tableau 5.5 Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses.*
5. *Ces dépenses prévues ne font pas partie du Budget principal des dépenses.*
6. *Les montants au titre du transfert de la fonction maritime du Ministère des Pêches et Océans Canada représentent seulement les coûts directs. Les montants réels à transférer ne seront connus qu'à la signature du protocole d'entente.*

5.0 Annexes

5.1 Résumé des dépenses d'immobilisations

Secteur d'activités ***(milliers $)***	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Politiques	8 259	**1 614**	2 237	450
Programmes et Cessions	34 515	**36 518**	56 302	66 924
Sécurité et Sûreté	11 294	**20 634**	15 596	5 336
Administration ministérielle	10 394	**9 452**	2 790	2 790
Total des dépenses d'immobilisations	64 462	**68 218**	76 925	75 500

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*

5.2 Sommaire des paiements de transfert

Secteur d'activités *(milliers $)*	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2,3]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Subventions				
Politiques	23 975	**24 514**	24 514	24 514
Programmes et Cessions	-	-	-	-
Sécurité et Sûreté	1 102	**250**	300	300
Administration ministérielle	-	-	-	-
Total des subventions	25 077	**24 764**	24 814	24 814
Contributions				
Politiques	109 201	**80 098**	46 509	21 236
Programmes et Cessions	212 104	**385 824**	280 400	143 682
Sécurité et Sûreté	17 312	**13 022**	55 972	51 972
Administration ministérielle	-	-	-	-
Total des contributions	338 617	**478 944**	382 881	216 890
Total des paiements de transfert	363 694	**503 708**	407 695	241 704

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*
3. *Pour une liste détaillée de toutes les subventions et contributions, voir le Budget des dépenses 2004-2005, partie II.*

5.3 Précisions sur les programmes de paiements de transfert

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Politiques			
Octroi d'une subvention à la province de la Colombie-Britannique au titre des services de traversier, de cabotage et de transport de passagers	Aider la province à fournir des services de traversier dans les eaux de Colombie-Britannique.	Liaisons de transport avec le réseau national de transport de surface à partir de diverses régions et des régions isolées de Colombie-Britannique.	Surveiller les niveaux de service et le respect des obligations provinciales et effectuer une analyse approfondie de la disposition d'augmentation de la subvention au titre des hausses du coût de la vie.
Octroi d'une contribution aux services voyageurs hors VIA Rail – Commission de transport Ontario Northland; Chemin de fer Quebec North Shore & Labrador; Chemin de fer Algoma Central	Aider les entreprises de chemins de fer autres que VIA à offrir des services ferroviaires voyageurs à destination des régions et des régions éloignées du Canada.	Prestation par les entreprises de chemins de fer autres que VIA de services ferroviaires voyageurs sûrs, fiables et rentables.	Surveiller l'uniformité avec les politiques et les priorités du gouvernement, le nombre de communautés éloignées desservies et la contribution aux économies régionales. Surveiller les pratiques sécuritaires; niveau de satisfaction des voyageurs et mesures de la rentabilité (capacité financière des fournisseurs de services, investissements futurs nécessaires).

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Politiques			
Octroi d'une contribution aux services passagers et marchandises par traversier et navire de cabotage	Surveiller les opérations des services de traversier afin de réduire la dépendance des exploitants à l'égard des subventions fédérales en assurant la rentabilité commerciale de ces exploitants grâce à des services qui répondent effectivement à la demande et à des taux qui reflètent la conjoncture du marché.	Services de traversier sûrs, fiables et abordables entre Wood Island et Caribou, et entre Souris et Cap-aux-Meules.	Surveiller le respect des conditions et des engagements des ententes d'exploitation par le biais de sondages auprès des usagers, de visites sur place, de vérifications et d'une inspection des certificats de sécurité.
Octroi d'un paiement à la Commission canadienne du blé (CCB) au titre des wagons-trémies affectés au transport du grain de l'Ouest du Canada	Aider la CCB à louer des wagons-trémies.	Efficacité du transport du grain dans l'Ouest du Canada.	Surveiller pour s'assurer que les wagons sont utilisés de façon commerciale pour le transport du grain de l'Ouest.
Octroi d'allocations aux anciens employés de Newfoundland Railways, Steamships and Telecommunications Services mutés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Assumer la responsabilité de la partie des charges de retraite non payables par le gouvernement de Terre-Neuve ou la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au titre des employés mutés.	S'assurer qu'un régime de retraite équivalant aux régimes provinciaux au moment de la mutation est accessible aux anciens employés de la province.	S'assurer que les paiements sont effectués à temps.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Politiques			
Association des transports du Canada (ATC)	Aider l'ATC à promouvoir la prestation de services de transport sûrs, efficaces, rentables, respectueux de l'environnement et financièrement durables à l'appui des objectifs sociaux et économiques du Canada.	Détermination des intérêts communs, élaboration de meilleures pratiques, harmonisation entre les juridictions et élargissement de la base de connaissances. Cela autorisera de meilleures décisions et aboutira à des politiques qui entraîneront une amélioration des routes, de la sécurité, de la protection de l'environnement et à un réseau de transport plus efficace.	Surveiller les lignes directrices nouvelles ou actualisées et les meilleures pratiques élaborées, le nombre de bourses, les programmes de formation dispensés, les réformes réglementaires visant l'harmonisation et le nombre d'appels, de réunions ou de groupes de travail plurijuridictionnels.
Octroi d'une contribution au CN dans le cadre du Programme de restauration du pont de Québec	Aider le CN à restaurer le pont de Québec, qui a été construit à l'origine par le gouvernement fédéral en 1918.	Maintien de la circulation sans danger des véhicules et des trains sur le pont.	Veiller à ce que les travaux de restauration réalisés soient conformes à la portée de l'accord.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers (planification et intégration)	Améliorer la fiabilité et le rendement global du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport ainsi que du bilan de sécurité.	Les résultats seront évalués à trois niveaux – activités/extrants, résultats comportementaux et incidences à long terme, notamment : amélioration des rapports entre le Canada et les États-Unis grâce à des réunions bilatérales et à des accords sur les postes frontaliers; projets menés à terme par les bénéficiaires de subventions; amélioration de la mobilité et des économies de transport.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Politiques			
Programme stratégique d'infrastructures routières – Systèmes de transport intelligents	Améliorer la fiabilité et le rendement global du réseau de transport de surface.	Amélioration de la mobilité et des économies de transport; Amélioration du bilan de sécurité; Durabilité des transports.	Les résultats seront évalués à trois niveaux – activités/extrants, résultats comportementaux et incidences à long terme, notamment : financement conjoint des activités de déploiement et des projets d'intégration; appui et développement des technologies intégrées avec le public ciblé; amélioration de la mobilité et des économies de transport.
Octroi d'une contribution à la Greater Toronto Airport Authority (GTAA) au titre de la liaison air-rail	Aider la GTAA à se procurer les infrastructures et les biens partagés pour faciliter l'accès de la liaison air-rail jusqu'à l'aéroport.	Construction des ouvrages de soutien partagés, des gares et acquisition des biens pour permettre la liaison air-rail.	Surveiller pour s'assurer que les infrastructures nécessaires sont construites dans les limites du budget alloué et que les biens respectent les conditions environnementales et sont incorporés dans le bail foncier de l'aéroport.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Octroi de contributions pour subventionner le déficit d'exploitation d'aéroports municipaux ou autres (programme original)	Verser des subventions de fonctionnement aux aéroports éloignés (comme le mentionne la Politique nationale des aéroports) qui ne sont pas exploités par Transports Canada.	Assurer l'exploitation sécuritaire des aéroports qui sont le seul moyen de transport fiable desservant certaines communautés tout au long de l'année.	Les résultats seront évalués tous les cinq ans lors du renouvellement du programme. Une évaluation de ce programme se déroule actuellement. Le renouvellement est attendu avant le 1er avril 2005.
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA)	Aider les aéroports admissibles à financer leurs projets d'immobilisations ayant un rapport avec la sécurité, la protection des actifs et la réduction des charges d'exploitation.	Maintien ou amélioration du niveau de sécurité des aéroports; Augmentation de la durée de vie des actifs aéroportuaires; Réduction des charges d'exploitation des aéroports; Recours accru à des pratiques respectueuses de l'environnement dans les aéroports, dans la mesure du possible; Exploitation ininterrompue des aéroports d'apport sécuritaires reliés au Réseau national d'aéroports; Durabilité de l'environnement.	Les résultats seront évalués tous les cinq ans au moment du renouvellement du programme. Une évaluation du programme se déroule actuellement pour déterminer si le PAIA continue d'être utile, s'il a donné les résultats escomptés (objectifs, réalisations et incidences) et s'il existe d'autres moyens plus rentables de l'exécuter. Le renouvellement est escompté avant avril 2005.
Terre-Neuve et Labrador – Construction de pistes et d'installations connexes au Labrador	Veiller à ce que la capacité opérationnelle des aéroports admissibles soit maintenue au niveau nécessaire pour répondre aux critères de certification de Transports Canada.	Des installations de transport aérien sécuritaires, fiables tout au long de l'année pour les communautés côtières du Labrador.	Rapports d'inspection sur l'état de sécurité des aérodromes, Système de comptes rendus quotidiens des événements de l'aviation civile (CADORS) et rapports d'inspection des sites du programme.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Versement de contributions au Nouveau-Brunswick pour moderniser son réseau routier afin d'en améliorer l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement et le tourisme régional et industriel	Construction, consolidation et amélioration de certaines liaisons routières et des routes.	Amélioration des niveaux de service; Augmentation de la mobilité et de la sécurité des transports; Création d'avantages économiques pour la région.	À la fin du programme, on procédera à une évaluation rétrospective de celui-ci et de certains projets. L'analyse portera sur la sécurité, les encombrements et d'autres avantages décelables.
Versement de contributions au Québec dans le cadre de l'Accord d'aménagement des routes de l'Outaouais afin d'améliorer le réseau routier, d'en relever l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement et le tourisme régional et industriel	Amélioration du réseau routier afin d'en relever l'efficacité globale et de promouvoir la sécurité routière tout en favorisant le développement industriel et le tourisme régional.	Amélioration du réseau de transport de la capitale nationale grâce à une réduction des encombrements et à une amélioration de la sécurité.	Lorsque les projets seront terminés, on procédera à l'analyse rétrospective de certains d'entre eux sous l'angle de l'efficacité, de la sécurité et des éléments socio-économiques du réseau de transport de la capitale nationale.
Accord sur la route transcanadienne (RT) – Terre-Neuve et Labrador	Amélioration de la RT à Terre-Neuve et Labrador en échange de la cessation des liaisons ferroviaires dans la province.	Amélioration de la sécurité et du niveau de service.	Une analyse rétrospective a eu lieu en 1997 pour évaluer l'incidence de l'élimination du réseau ferroviaire sur le coût des transports à Terre-Neuve et Labrador. L'an prochain, on prendra la décision de mener ou non une analyse rétrospective du programme global en 2005-2006.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Versement de paiements au CN à l'égard de l'abandon des péages sur le pont Victoria à Montréal et au titre des travaux de remise en état de la portion du pont réservée à la circulation routière	Dédommager le CN, selon les prescriptions de l'Accord sur le pont Victoria de 1962, des coûts du pont attribuables à la circulation routière.	Conduite sans danger des véhicules sur le pont et ses bretelles d'accès.	Le pont est inspecté chaque année et le programme d'entretien et de réparation est actualisé en conséquence.
Octroi d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	Respecter l'obligation constitutionnelle d'assurer un service de transport entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Service de transport continu et efficace tout au long de l'année des gens et des marchandises entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent.	Des comptables agréés/conseillers en gestion analysent le paiement annuel qui est versé conformément à la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*.
Versement d'une contribution à la province de l'Île-du-Prince-Édouard au titre des services de police sur le pont de la Confédération	Apporter une aide financière pour offrir des services de police appropriés et essentiels sur le pont de la Confédération.	Circulation sans danger des véhicules sur le pont pour accroître la sécurité du public voyageur et protéger les biens matériels.	Les rapports trimestriels et annuels sont surveillés pour assurer la prestation de services de police suffisants. Le programme a été évalué avant son renouvellement en 2003-2004; l'évaluation du programme est prévue avant son renouvellement en 2007-2008.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Fonds de cession des ports – Versement de contributions au titre de la cession des ports régionaux et locaux et des ports éloignés où il y a un intérêt local	Faciliter la procédure de cession en procurant au nouveau propriétaire les ressources nécessaires pour poursuivre l'exploitation du port dans un avenir prévisible.	Maintenir les normes de sécurité et d'exploitation dans les ports cédés.	Des états de vérification annuels sont reçus de la part des exploitants des ports pour s'assurer que toutes les dépenses sont conformes à l'entente de contribution. Des vérifications ont lieu également dans les ports cédés au moins une fois pendant la durée de l'entente de contribution.
Programme stratégique d'infrastructures routières – Volet construction routière	Assurer le financement des projets routiers provinciaux/territoriaux pour répondre aux besoins du réseau routier national (RRN) du Canada.	Assurer des investissements dans les infrastructures stratégiques dans toutes les régions; Améliorer le bilan de sécurité; Appuyer le développement du commerce et de l'économie; Promouvoir la durabilité des transports.	À la fin du programme, on procédera à une analyse rétrospective des coûts et des avantages, de son impact sur la sécurité (taux d'accidents, victimes) et d'autres avantages mesurables (économies de temps et de coût des véhicules).
Programme stratégique d'infrastructures routières – Postes frontaliers	Appuyer le tourisme, les échanges commerciaux et le débit de la circulation dans les couloirs de transport nord-sud et est-ouest à la frontière canado-américaine. Améliorer la mobilité et l'efficacité des transports, la productivité, la sécurité et la sûreté des passagers et des marchandises, notamment les correspondances intermodales.	Améliorer la mobilité et les économies de transport; Améliorer le bilan de sécurité; Stimuler le développement du commerce et de l'économie.	À la fin du programme, on procédera à une analyse rétrospective pour en évaluer l'impact sur la sécurité (accidents sur le RRN et à certains postes frontaliers) et les économies de temps réalisées (ou la diminution des retards) grâce à l'achèvement des projets.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Programme de démonstration en transport urbain	Atténuer l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au secteur des transports dans les régions urbaines.	Adoption de transports urbains plus écoénergétiques et de meilleures pratiques d'affectation des terres et renforcement de la capacité à réduire les émissions de GES; Adoption de technologies novatrices et de meilleures pratiques en ce qui concerne la réduction des GES dans les zones urbaines.	Valeur monétaire et nombre de projets financés; Baisses déclarées des émissions de GES; Autres avantages connexes; Avantages qui se rattachent à la mise en œuvre et à la reproduction des meilleures pratiques.
Plan d'action 2000 sur les changements climatiques – Initiatives relatives au transport des marchandises *et* Changements climatiques : Programme de réduction des émissions – Initiatives relatives au transport des marchandises hors route	Réduire l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables au secteur du transport des marchandises.	Adoption accrue de technologies écoénergétiques capables de réduire les émissions de GES.	Valeur monétaire et nombre de projets financés; Réductions déclarées des émissions de GES; Avantages auxiliaires qui se rattachent à l'utilisation des technologies et du potentiel de reproduction; Les initiatives relatives au transport des marchandises seront mesurées par le nombre de dispositifs écoénergétiques achetés et installés, à la réduction des émissions de GES et aux sondages réalisés sur l'adoption des technologies.

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Programmes et Cessions			
Sur la route du transport durable (SRTD)	Le programme SRTD aidera à financer des projets qui procurent aux Canadiens des données et des instruments pratiques pour mieux comprendre les questions du transport durable, qui favorisent les moyens novateurs de promouvoir le transport durable et qui permettent d'obtenir des résultats quantifiables sur le plan de l'environnement et du développement durable.	Sensibilisation et utilisation accrues des instruments et des pratiques du transport durable par les Canadiens.	Nombre de projets financés; Portée et exposition du projet; Stratégies et pratiques mises au point et mises en œuvre; Les bénéficiaires rendront compte des résultats de chaque projet et des avantages effectifs sur l'environnement (notamment des réductions des émissions de gaz à effet de serre).

(Suite à la page suivante)

Précisions sur les programmes de paiements de transfert *(suite)*

Titre du programme	Objectif	Résultats attendus	Évaluation des résultats
Sécurité et Sûreté			
Versement d'une subvention pour fermer des passages à niveau	Inciter les administrations routières à abandonner leur droit d'utiliser un passage à niveau afin d'en faciliter la fermeture.	Réduire les risques de collisions et de victimes en détournant la circulation vers des passages moins dangereux.	Les passages sont fermés, la circulation est détournée vers des passages moins dangereux, ce qui réduit les risques d'accidents et de blessures.
Versement de paiements à l'appui de l'amélioration des passages à niveau approuvée en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*	Apporter une aide aux compagnies de chemin de fer et aux administrations routières pour qu'elles exécutent les travaux afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau publics.	Diminution des risques de collisions et de victimes aux passages à niveau publics.	Surveillance permanente par des inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Vérifications de sécurité régulières.
Versement d'une contribution à l'Association des chemins de fer du Canada au titre de l'Opération Gareautrain	Verser une aide financière à l'appui de l'Opération Gareautrain pour promouvoir la sécurité ferroviaire.	Amélioration de la sécurité ferroviaire.	Surveillance constante de la sensibilisation de l'industrie et des collectivités avoisinantes à la sécurité.
Versement de paiements à d'autres gouvernements ou à des institutions internationales au titre de l'exploitation et de l'entretien des aéroports, du système de navigation aérienne et des voies aériennes	Fournir une aide par l'entremise de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour la prestation d'installations et de services de navigation aérienne internationale sur l'Atlantique-Nord.	Exploitation sécuritaire, régulière, efficace et rentable des services aériens internationaux sur l'Atlantique-Nord.	Surveillance constante par l'OACI. Vérifications régulières par la vérificatrice générale du Canada en sa qualité de vérificatrice officielle de l'OACI.

5.4 Recettes disponibles et non disponibles

Secteur d'activités *(milliers $)*	Prévision des recettes 2003-04[1]	**Recettes prévues 2004-05[2]**	Recettes prévues 2005-06	Recettes prévues 2006-07
Recettes disponibles				
Politiques				
Honoraires des contrats de coopération internationale	-	**-**	-	-
Recettes des services aériens	225	**160**	160	160
Recettes internes d'Agriculture Canada au titre de la surveillance du grain	-	**-**	-	-
Recettes internes et externes diverses	540	**-**	-	-
	765	**160**	160	160
Programmes et Cessions				
Recettes des Havres et Ports	12 166	**8 687**	7 765	7 299
Recettes d'exploitation des aéroports	11 698	**13 250**	5 633	5 717
Aéroports – Paiements des loyers et des biens meubles	214 441	**284 736**	296 142	304 623
Recettes internes et externes diverses	179	**116**	10	10
	238 484	**306 789**	309 550	317 649
Sécurité et Sûreté				
Recettes de réglementation et d'inspection de l'aéronautique	9 903	**9 762**	9 736	9 736
Recettes de formation en matière d'aéronautique	386	**809**	809	809
Recettes internes et externes au titre des services des aéronefs	29 825	**26 700**	26 700	26 700
Recettes internes et externes au titre de la réglementation et de l'inspection des transports maritimes	9 388	**7 434**	7 184	7 134
Recettes du Registre du Programme de véhicules importés	1 526	**475**	475	475
Paiements du loyer du Centre d'essais pour véhicules automobiles	195	**280**	280	280
Recettes d'inspection des chemins de fer d'intérêt local	208	**63**	63	63
Recettes internes et externes des activités de recherche et développement	3 870	**1 884**	1 884	1 884
Recettes internes et externes diverses	286	**35**	35	35
	55 587	**47 442**	47 166	47 116

(suite à la page suivante)

Recettes disponibles et non disponibles *(suite)*

Secteur d'activités ***(milliers $)***	Prévision des recettes 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Administration ministérielle				
Recettes internes et externes de location et de concession	933	**932**	932	932
Recettes internes et externes diverses	181	**125**	125	125
	1 114	**1 057**	1 057	1 057
Total des recettes disponibles	295 950	**355 448**	357 933	365 982
Recettes non disponibles :				
Politiques				
Location des wagons-trémies	12 000	**12 000**	12 000	12 000
Programmes et Cessions				
Actifs hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	4 600	**4 300**	4 300	4 300
Ventes et biens meubles portuaires	350	-	-	-
Honoraires des administrations portuaires canadiennes	10 903	**11 339**	11 720	12 199
Total des recettes non disponibles	27 853	**27 639**	28 020	28 499
Total des recettes	323 803	**383 087**	385 953	394 481

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des recettes à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*

5.5 Pouvoir de dépenser en vertu du Budget principal des dépenses

Crédit	(milliers $)	Budget principal des dépenses 2004-05	2003-04
1	Dépenses d'exploitation	**213 861**	193 798
5	Dépenses d'immobilisations	**60 210**	82 264
10	Subventions et contributions	**531 216**	401 548
15	Paiements versés aux Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	**32 077**	33 345
20	Paiements versés à Marine Atlantique S.C.C.	**27 607**	25 095
25	Paiements versés à VIA Rail Canada Inc.	**191 301**	266 201
30	Paiements versés à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	**466 499**	459 676
35	Paiement versé à Queens Quay West Land Corporation	—	4 000
40	Paiements versés à la Société du Vieux-Port de Montréal Inc.	—	—
(S)	Ministre des Transports – Allocations de salaire et d'automobile	**70**	67
(S)	Paiements versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada – Pont Victoria, Montréal	**3 300**	3 300
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	**67 372**	58 464
(S)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent	**1 900**	1 900
(S)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	**51 800**	50 400
	Total du Ministère	**1 647 213**	1 580 058

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

(S) : Statutaire

5.6 Coût net des programmes pour l'année du Budget principal des dépenses

Total du Ministère *(milliers $)*	**2004-05**
Dépenses brutes prévues	2 111 589
Plus: Services obtenus gratuitement:	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	22 103
Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	25 069
Protection assurée par le ministère des Ressources humaines et développement des compétences Canada (RHDCC) au titre des accidents du travail	3 735
Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	4 512
	55 419
Coûts bruts des programmes	2 167 008
Moins :	
Recettes disponibles	355 448
Recettes non disponibles	27 639
Coût net des programmes	**1 783 921**

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

5.7 Prêts, investissements et avances (non budgétaires)

Secteur d'activités *(milliers $)*	Prévision des dépenses 2003-04[1]	**Dépenses prévues 2004-05[2]**	Dépenses prévues 2005-06	Dépenses prévues 2006-07
Programmes et Cessions				
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	23 481	**22 481**	21 481	20 481
Prêts assumés de l'ex-Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	179	**179**	-	-
Total des soldes en cours sur les prêts	23 660	**22 660**	21 481	20 481

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflètent les meilleures prévisions des dépenses à la fin de l'exercice.*
2. *Les dépenses prévues nettes représentent la somme des montants provenant de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence et des ajustements prévus pour chacun des exercices.*

5.8 Principales initiatives de réglementation

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Élaboration du **Règlement sur la sûreté du transport maritime**, qui offrira le cadre réglementaire nécessaire à la mise en œuvre au Canada du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).	Application uniforme des nouvelles prescriptions internationales en matière de sûreté maritime.
Élaboration du **Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes**, qui servira de cadre de réglementation à la mise en œuvre d'un programme de vérification de sûreté des antécédents des personnes qui doivent avoir accès aux zones réglementées des installations maritimes.	Renforcement de la sûreté des travailleurs portuaires et du système de sûreté général du transport maritime.
Nouveau règlement pour une structure détaillée d'application des sanctions pécuniaires, qui sera élaboré après le 1[er] juillet 2004 et qui sera conforme à la *Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada* (TATC).	Renforcement de la sûreté maritime.
Le programme de prévention de la pollution de Transports Canada fera l'objet d'une mise à jour en profondeur au cours des trois prochaines années grâce à **l'adoption des nouveaux règlements de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada***. Les dispositions en vigueur sur les eaux usées et la pollution atmosphérique seront considérablement étoffées, les dispositions sur les ordures seront actualisées et de nouvelles prescriptions seront adoptées au sujet des systèmes antisalissures et des rejets des eaux de ballast. En même temps, avec le concours d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, on traitera de toute une diversité de questions en vue de prévenir la pollution marine causée par les navires. On prendra notamment des mesures pour accélérer la mise hors service progressive des navires-citernes à coque unique, éliminer les navires inférieurs aux normes, adopter un programme d'« éconavires » pour le Canada, demander aux tribunaux d'imposer des sanctions plus sévères en cas de pollution causée par les navires, optimiser les activités de surveillance et d'application de la loi et étudier la façon d'améliorer les installations de réception des déchets à terre. On s'efforcera dans la mesure du possible d'harmoniser les règlements avec ceux d'autres pays et administrations.	Diminution des incidents de pollution du milieu marin causée par les navires.
La **réforme des règlements de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*** se déroule en deux étapes. Plus de 100 règlements en vigueur seront regroupés en 30 règlements au cours de la phase I, et environ 35 règlements seront regroupés en 11 durant la phase II. La phase I porte sur les règlements nécessaires pour que la Loi entre en vigueur et elle devrait être parachevée d'ici la fin de 2006. Le Ministère prévoit la conception simultanée de nouveaux produits comme des programmes de formation et des documents et des instruments électroniques à l'appui de la nouvelle loi. La phase II se concentrera sur les règlements qui cadrent avec la Loi; en général, ces règlements ont seulement besoin d'être actualisés et modernisés et non pas d'être entièrement remaniés comme ceux de la phase I.	Une loi sur la marine marchande pour le XXI[e] siècle qui promeut la sécurité à bord des navires et protège le milieu marin dans le contexte d'une industrie du transport maritime saine et concurrentielle.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Des **amendements à** la ***Loi sur l'aéronautique*** sont en cours d'adoption pour traiter de la gestion de la fatigue, de l'assurance-responsabilité, des systèmes de gestion des compagnies aériennes, de l'analyse et des rapports sur les données de sécurité, ainsi que des nouveaux instruments de conformité et d'application de la loi. La procédure d'amendement se déroule en douceur grâce aux consultations tenues très tôt avec les principaux intervenants de l'industrie.	Des prescriptions législatives modernisées pour répondre aux besoins de l'industrie.
L'entrée en vigueur en août 2001 de la ***Loi concernant la responsabilité en matière maritime*** **(LRMM)** a conféré le pouvoir d'établir des **règlements** qui obligent les navires utilisés à des fins commerciales ou publiques à contracter un certain niveau d'assurance obligatoire. Ces règlements ont pour but de protéger les intérêts des passagers en cas de blessures ou de décès. En août 2003, à l'issue de nombreuses consultations avec les intervenants de l'industrie ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et d'autres ministères et organismes fédéraux, Transports Canada a annoncé le projet du nouveau régime d'assurance obligatoire des passagers en vertu de la LRMM. Ces règlements sont en cours de préparation et l'on s'attend à ce qu'ils entrent en vigueur avant la fin de 2004.	Cherche à concilier les intérêts des armateurs et ceux des passagers dont ils assurent le transport. La Loi établit le niveau de responsabilité des armateurs et garantit que ceux-ci contractent une assurance au titre de ce type de responsabilité.
Élaboration de **règlements et (ou) de mesures de sûreté à l'appui du contrôle de tous les bagages enregistrés**.	Assurer le contrôle intégral des bagages enregistrés dans tous les aéroports désignés d'ici le 31 décembre 2005.
Un **examen se déroule actuellement au sujet du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et des mesures de sûreté** prescrites par le *projet de loi C-7*. Des règlements visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles doivent être établis dans l'année suivant la publication dans la *Gazette du Canada* de l'avis d'intention. Un examen plus étendu et la réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne devraient durer au moins trois ans.	Nouveau règlement visant à remplacer les mesures de sûreté qui n'ont plus besoin d'être confidentielles, et réharmonisation du cadre de réglementation de la sûreté aérienne.
Un **règlement sur les passages à niveau et un autre règlement sur la réglementation d'accès sont en cours d'élaboration** pour établir des normes de sécurité plus modernes et des responsabilités claires et assurer l'uniformité de la construction et de l'entretien des passages à niveau et de la réglementation d'accès aux voies ferrées. La publication des règlements dans la partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en 2004 après l'achèvement du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. La publication a été reportée pour permettre de mieux comprendre les rôles et les responsabilités de tous les intéressés.	Amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le long des emprises ferroviaires.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Le **Règlement sur les heures de service des chauffeurs de véhicules commerciaux**, en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, sera publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2004 pour entrer en vigueur en 2005. Ces règlements fédéraux et provinciaux harmonisés reposent sur des principes scientifiques objectifs et sont simplifiés.	Diminution du nombre de collisions des véhicules commerciaux attribuables à la fatigue des conducteurs.
Le **Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers**, établi en vertu de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, sera publié dans la partie II de la *Gazette du Canada* à l'automne 2004 pour entrer en vigueur le 1er janvier 2005. Pour la première fois, un cadre de réglementation national prescriptif réglementera les transporteurs routiers fédéraux en vertu d'un ensemble de règles communes qui seront administrées et appliquées par les provinces et les territoires.	Baisse de l'incidence des collisions impliquant des véhicules commerciaux grâce à l'amélioration de la surveillance de la sécurité, de la responsabilisation et de l'application de la loi par les transporteurs routiers.
Amender le Règlement de l'aviation canadien afin de permettre à l'Association canadienne de l'aviation d'affaires de délivrer des certificats d'exploitation aux avions d'affaires canadiens qui ne sont pas exploités à des fins commerciales et de surveiller leurs activités.	Conférer à l'industrie une flexibilité accrue et lui permettre de réaliser des économies d'exploitation, et permettre aux exploitants de jouer un rôle plus direct dans la gestion de leurs propres systèmes de sécurité.
Nouveau règlement de l'aviation canadien incorporant des systèmes de gestion des risques dus à la fatigue dans les organismes de maintenance des aéronefs. Ce règlement s'inscrit dans la stratégie des systèmes de gestion de la sécurité visant à gérer les risques dans le milieu aéronautique. Il contribuera à minimiser les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue, de faire de la fatigue un risque professionnel et d'améliorer la capacité des exploitants à atténuer l'impact des risques dus à la fatigue.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution du nombre d'incidents attribuables à la fatigue des exploitants.
Nouveau règlement de l'aviation canadien pour faire face à la rage de l'air et à l'interférence avec les membres d'équipage. Ce règlement a pour but de mieux permettre aux exploitants de services aériens, aux exploitants privés et à leurs employés de faire face au problème croissant des passagers aériens indisciplinés ou dérangeants.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une baisse du nombre d'incidents de rage de l'air et d'indiscipline.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Nouveau règlement de l'aviation canadien pour faire face aux limites des heures de travail et des périodes de repos des agents de bord. Ce règlement minimisera les risques d'erreurs humaines attribuables à la fatigue et aidera à contrecarrer les effets néfastes de la fatigue.	Renforcement de la sécurité aérienne grâce à une diminution des erreurs humaines attribuables à la fatigue.
Nouveau règlement de l'aviation canadien pour faire face au ratio d'agent de bord. La réglementation modifiera les exigences du ratio actuel qui est de 1 agent de bord pour 40 passagers à 1 agent de bord pour 50 sièges de passager. Cela harmonisera la réglementation canadienne avec celle des Etats-Unis.	Flexibilité et efficacité opérationnelle accrue pour l'industrie aérienne. Parité économique pour le commerce avec les Etats-Unis et tous les autres pays à l'exception de l'Australie (1 pour 36).
Nouveaux amendements à la réglementation de l'aviation civile afin d'obliger les titulaires d'un certificat à se doter d'un système de gestion de la sécurité qui intègre les systèmes d'exploitation et les systèmes techniques dans la gestion des ressources financières et humaines.	Opérations sécuritaires et respect du Règlement de l'aviation canadien.
Le **Règlement sur le transport des marchandises dangereuses sera amendé** pour l'harmoniser avec les accords internationaux, préserver la réciprocité avec les dispositions américaines, réviser les normes sur les moyens de confinement afin de refléter les nouveaux développements techniques et normes de construction et de faire face aux questions émergentes.	Amélioration du niveau de sécurité en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses.
Nouveau règlement sur la sécurité de la navigation, qui comprend le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995), le Règlement sur l'armement en équipage des navires et le Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio), afin de rendre exécutoires les prescriptions que contient le chapitre IV de la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (1974), intitulé Sécurité de la navigation.	Renforcement de la sécurité maritime.
Nouveau règlement sur les bâtiments à usage spécial	Sécurité des embarcations gonflables qui transportent des personnes contre rémunération dans les eaux canadiennes, notamment pour la descente de rapides et l'observation des baleines.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Révision du règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux qui prévoit l'imposition de restrictions à la conduite des embarcations et à la navigation dans les eaux canadiennes.	Renforcement de la sécurité maritime.
Nouveau règlement sur les abordages	Mesures uniformes et conduite sécuritaire des navires grâce à l'entrée en vigueur de la Convention du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.
Révision du règlement sur l'équipement de sauvetage	Renforcement de la sécurité des enfants qui voyagent à bord d'embarcations canadiennes.
Révision du règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio), qui prescrit les caractéristiques techniques, les prescriptions d'installation, le fonctionnement et l'inspection des stations de navires.	Renforcement de la sécurité maritime.
Révision du règlement de 1999 sur les stations de navires (radio), qui prescrit les équipements de radiocommunications qui doivent se trouver à bord des navires commerciaux pour les communications de détresse, d'urgence, de sécurité et générales.	Renforcement de la sécurité maritime.
Révision du règlement sur les petits bâtiments	Renforcement de la sécurité et sensibilisation accrue aux petits bâtiments qui ne sont pas réglementés ailleurs.
Nouveau règlement sur les sanctions administratives, qui prévoit un régime d'application progressif et des facteurs de dissuasion efficaces en cas d'infraction commise à bord des navires naviguant dans les eaux canadiennes.	Renforcement de la sécurité maritime.
Nouveau règlement sur les eaux de ballast, pour l'harmoniser avec les Directives de contrôle des eaux de ballast de l'Organisation maritime internationale, la législation américaine sur les eaux de ballast et l'Accord de 1978 sur la qualité de l'eau des Grands Lacs.	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin causée par les navires.
Nouveau règlement sur les cargaisons, afin de rationaliser les règlements existants qui régissent le chargement et l'arrimage des cargaisons.	Renforcement de la sécurité maritime.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Révision du règlement sur les abordages, pour promouvoir des mesures uniformes et la conduite sécuritaire des navires.	Plus grande uniformité des règlements et renforcement de la sécurité en ce qui concerne la conduite des navires.
Nouveau règlement de sécurité incendie, pour se protéger contre les incendies à bord des navires.	Diminution des risques d'incendie à bord des navires.
Nouveau règlement sur les bateaux de pêche, pour assurer la sécurité à bord des bateaux de pêche.	Renforcement de la sécurité des bateaux de pêche.
Règlement sur les lignes de charge, afin de rationaliser la réglementation en vigueur et de respecter les prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge et son protocole.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
Règlement sur le personnel maritime, afin de rationaliser en un seul règlement les prescriptions relatives à l'armement en équipage et à la certification et d'ajouter un élément de main-d'œuvre.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
Règlement sur la prévention de la pollution, afin de réagencer les règlements en vigueur et d'insérer les annexes 4, 5 et 6 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) pour qu'elles s'intègrent dans la structure juridique de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.	Baisse du nombre d'incidents de pollution du milieu marin par les navires.
Règlement sur la tenue de dossiers, afin de rationaliser les prescriptions en vigueur sur la tenue des documents.	Amélioration de la tenue des dossiers et de la gestion des informations.
Règlement sur les congés des navires, afin de rationaliser les règlements en vigueur et d'y ajouter l'obligation de transporter des documents supplémentaires.	Plus grande rationalisation et harmonisation des règlements.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada (NSVAC) 114 – Système de verrouillage, afin d'adopter des prescriptions sur l'immobilisation des véhicules contre le vol.	Diminution annuelle de jusqu'à 15 victimes et 58 blessés grâce à une réduction des vols de véhicule par de jeunes délinquants.

(Suite à la page suivante)

Principales initiatives de réglementation *(suite)*

Initiatives prévues	Résultats escomptés
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada (NSVAC) 208 – Les systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale doivent être actualisés pour s'assurer que les ceintures de sécurité et les coussins gonflables assurent la protection optimale des occupants qui ont bouclé leur ceinture et ainsi minimiser les blessures inutiles causées par les systèmes de retenue des occupants.	Diminution annuelle de 12 victimes et 44 blessés graves grâce à l'évolution des ceintures de sécurité et des coussins gonflables.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.1 – Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue, et **Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 210.2** – Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint, s'appliquant désormais aux autobus scolaires, nécessitant un ancrage d'attache inférieur et un ancrage de ceinture de sécurité sur chaque banquette pour bien attacher les systèmes de retenue des enfants ou des enfants en bas âge.	Amélioration de la sécurité des petits enfants qui voyagent dans des autobus scolaires.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 206 – Serrures de porte et composants de retenue de porte. Élaboration d'un règlement pour correctement attacher les systèmes de retenue des enfants ou des enfants en bas âge parallèlement à la National Highway Traffic Safety Administration.	Amélioration de la sécurité des véhicules grâce à un verrou de porte supérieur, qui sera également harmonisée avec les règlements en vigueur aux États-Unis, en Europe et au Japon.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 223 (nouvelle) – Pare-chocs arrière. Exiger que la plupart des remorques dont le poids nominal brut est égal ou supérieur à 4 536 kg soient équipées de pare-chocs arrière.	Diminution annuelle de jusqu'à 4 victimes résultant de collisions automobiles à l'arrière des remorques.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 301 – Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant. Harmonisation des nouveaux tests de collision par l'arrière et des nouvelles prescriptions publiées par la National Highway Traffic Safety Administration, notamment un relèvement de la vitesse des tests de collision par l'arrière de 48 km/h à 80 km/h. Cela permettra d'harmoniser les règlements avec ceux des États-Unis.	Baisse annuelle de jusqu'à 2 victimes grâce à une diminution des risques de déversements de carburant lors de collisions par l'arrière à grande vitesse.
Norme de sécurité des véhicules automobiles au Canada 500 – Véhicules à basse vitesse. L'insertion dans la réglementation de critères de performance supplémentaires pour les véhicules à basse vitesse sera analysée et la définition sera clarifiée.	Sécurité accrue des véhicules à basse vitesse grâce à l'adoption de prescriptions sur les performances.

5.9 Initiatives horizontales

Profil d'initiative –Vision sécurité routière 2010
Le programme Vision sécurité routière 2010 est le plan national de sécurité routière qui vise à faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde d'ici 2010. Tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont avalisé le plan à l'automne 2000. La principale différence entre le programme Vision sécurité routière 2010 et celui qui l'a précédé (Vision sécurité routière 2001) tient à l'insertion d'une cible nationale quantitative (diminution de 30 % du nombre de victimes et de blessés graves d'ici 2010) et de plusieurs sous-cibles qui portent sur les grands problèmes de sécurité routière (p. ex. port de la ceinture de sécurité et bonne utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, l'alcool au volant, la sécurité sur les routes rurales et la sécurité des véhicules commerciaux). Pour atteindre la cible nationale, il faut que les victimes de la route et les blessés graves diminuent respectivement de 900 et de 5 500 d'ici 2010. En 2002, le taux d'accidents mortels du Canada était le huitième plus bas parmi les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. On trouvera d'autres précisions sur les efforts déployés par le Canada pour avoir le réseau routier le plus sûr du monde à l'adresse www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/menu.htm.

Rôles, responsabilités et structures de gestion
Un cadre de responsabilisation qui se compose de groupes de travail formés d'intervenants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que des principaux organismes des secteurs public et privé, a été créé pour élaborer et prendre des initiatives afin d'atteindre les objectifs fixés. Chaque année, le Conseil des sous-ministres reçoit un rapport qui résume les activités menées et les progrès réalisés dans l'atteinte des cibles de la Vision. **Ministères fédéraux :** la GRC a été le partenaire le plus proactif de Transports Canada dans l'accomplissement d'activités qui cadrent avec les objectifs stratégiques du programme Vision sécurité routière 2010. Les deux organismes ont rehaussé la notoriété des problèmes de sécurité routière parmi leurs membres et le public, ils ont collaboré à des projets de recherche, ont recentré les activités d'application sur les secteurs les plus névralgiques (comme le port de la ceinture de sécurité et l'alcool au volant) et se sont efforcés d'améliorer la qualité des données sur les collisions. **Autres gouvernements nationaux :** Transports Canada et d'autres membres d'un Comité opérationnel (Allemagne et Pays-Bas) de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) collaborent à la conception d'un sondage destiné aux pays membres qui facilite l'échange de données sur les programmes/politiques/lois actuels parmi les pays membres de l'OCDE afin d'établir un système national de référenciation et des cibles de sécurité routière. Transports Canada collabore avec les États-Unis à des recherches sur les véhicules et à l'élaboration de normes. **Gouvernements provinciaux et territoriaux :** six groupes de travail formés de représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, de Transports Canada et d'autres intervenant majeurs ont assumé la responsabilité d'initiatives et de surveillance des progrès réalisés dans l'atteinte des cibles de Vision 2010.

(Suite à la page suivante)

Rôles, responsabilités et structures de gestion
Administrations municipales : Transports Canada a apporté son aide financière à la Coronation Health Initiative Partners en Alberta pour inciter les jeunes à promouvoir la sécurité routière dans leurs propres collectivités en réalisant des projets de sécurité routière planifiés à l'occasion d'une Conférence sur le leadership des jeunes. La ville d'Ottawa a conçu un plan de sécurité routière intégré qui a été dévoilé au public au début de 2004. Le programme Vision sécurité routière 2010 a servi de modèle à l'élaboration du cadre et de l'échéancier des cibles à plus long terme. **Organisations non gouvernementales :** l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) a demandé l'aide de Transports Canada dans la réalisation d'un projet pilote en vue d'analyser le modèle et, au besoin, de modifier la façon dont les services de circulation sont assurés à travers le Canada. L'issue de ce projet pilote, réalisé dans le Sud de l'Alberta par la GRC, a été des services de circulation plus axés sur les risques dans les juridictions du Canada où la GRC est responsable des services de police, de même que la création d'un manuel sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de services de circulation de qualité. L'ACCP a établi un partenariat avec Transports Canada pour prendre des initiatives annuelles d'éducation et d'application (Opération Impact et Semaine nationale de la sécurité routière) dont le but est de sensibiliser tous les Canadiens à l'initiative Vision sécurité routière 2010. Le Conseil canadien de la sécurité (CCS) a établi un partenariat avec Transports Canada et l'ACCP pour la remise annuelle du Prix national de la sécurité routière – Service de police, qui est décerné à un agent de police au titre de ses exploits au chapitre de la sécurité routière. Transports Canada verse des fonds au CCS pour l'administration de l'attribution de ce prix. **Premières nations :** Transports Canada a récemment adhéré à l'Organisation nationale des représentants indiens et inuits en santé communautaire pour l'aider à faire face aux problèmes de sécurité routière parmi les peuples autochtones.

Efforts de partenariat	**Dépenses prévues (milliers $)**		
Partenaires	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**
☐ Ministères/organismes fédéraux : Gendarmerie royale du Canada, Santé Canada. ☐ Autres gouvernements nationaux : pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques (Allemagne, Pays-Bas); National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis. ☐ Gouvernements provinciaux et territoriaux : tous les ministères des Transports et de la Sécurité routière des provinces et des territoires. ☐ Administrations municipales : ville d'Ottawa; Coronation Health Initiative Partners. ☐ Organisations non gouvernementales : Association canadienne des chefs de police; Conseil canadien de la sécurité. ☐ Premières nations : Organisation nationale des représentants indiens et inuits en santé communautaire.	On ne dispose pas de données sur les dépenses prévues.		

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Résultats partagés
Tous les efforts de partenariat visent un ou plusieurs des quatre objectifs stratégiques du programme Vision sécurité routière 2010 – sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité routière; améliorer les communications, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière; renforcer les mesures d'application de la loi; et améliorer la qualité et la collecte des données nationales sur la sécurité routière – et aboutiront à des déplacements routiers plus sécuritaires pour tous les Canadiens.

Programmes clés*	Résultats escomptés	Indicateurs
Programme canadien sur la protection des occupants 2010	• Port de la ceinture de sécurité par au moins 95 % des occupants de véhicules automobiles et utilisation correcte des dispositifs de retenue pour enfants par les occupants de tous les véhicules automobiles; • Diminution de 40 % du nombre d'occupants mortellement ou grièvement blessés qui ne portaient pas leur ceinture.	• Taux de port de la ceinture de sécurité et d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants; • Nombre d'occupants non attachés mortellement et grièvement blessés.
Stratégie 2010 pour réduire la conduite avec facultés affaiblies	Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété.	Nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant un conducteur en état d'ébriété.
Stratégie de gestion de la vitesse et de la sécurité aux carrefours	Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents dus à la vitesse ou survenus à un carrefour.	Nombre de victimes attribuables à la vitesse et d'usagers mortellement et grièvement blessés dans des accidents survenus à un carrefour.
Stratégie sur les usagers vulnérables de la route	Baisse de 30 % du nombre d'usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, motocyclistes) tués ou grièvement blessés.	Nombre d'usagers de la route vulnérables mortellement et grièvement blessés.
Stratégie sur la sécurité des routes rurales	Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés sur des routes rurales (que l'on définit comme des routes où les limites de vitesse affichées se situent entre 80 et 90 km/h).	Nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés sur des routes rurales.
Stratégies sur les conducteurs à haut risque	• Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route mortellement ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des conducteurs à haut risque; • Baisse de 20 % du nombre de jeunes conducteurs/passagers (de 16 à 19 ans) tués ou grièvement blessés dans des accidents.	Nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des conducteurs à haut risque.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Programmes clés*	Résultats escomptés	Indicateurs
Sécurité des véhicules commerciaux	Baisse de 20 % du nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux.	Nombre d'usagers de la route tués ou grièvement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux.

* On ne dispose pas de données sur les dépenses prévues.

Personne-ressource
Paul Gutoskie, gestionnaire, Vision sécurité routière; (613) 998-5507; gutoskp@tc.gc.ca

(Suite à la page suivante)

Profil d'initiative – Sûreté maritime
L'implantation d'une solide infrastructure de sûreté maritime est indispensable pour rehausser la sûreté du réseau national de transport. Cette initiative a pour but de protéger les infrastructures maritimes côtières en disposant des instruments voulus d'application de la loi pour intercepter et appréhender les éventuels terroristes et (ou) leurs arsenaux, et de multiplier les activités de sensibilisation des navires, des cargaisons, des équipages et des passagers qui se destinent au réseau de transport maritime du Canada ou qui s'y trouvent déjà. On a recouru à une stratégie de gestion des risques pour évaluer les risques de menace, les vulnérabilités et l'impact probable des actes de terrorisme. Généralement parlant, les mesures d'atténuation des risques dépendaient du niveau de risque attribué aux carences de sûreté. *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale* a été présenté au Parlement le 27 avril 2004. Cette politique contient la stratégie intégrée et le plan d'action conçus pour faire face aux menaces actuelles et futures et elle présente un plan en six points consistant : 1. **à clarifier les responsabilités et à renforcer la coordination entre divers ministères.** Transports Canada sera le principal responsable de la sûreté maritime et de la coordination des politiques. Le ministère de la Sécurité publique sera le principal responsable de l'application des règlements et des services de police. Le ministère de la Défense sera chargé pour sa part de coordonner les interventions en mer en cas de menace à la sûreté maritime et de crise imminente; 2. **à établir un Centre des opérations de sûreté maritime** pour déployer toutes les ressources civiles et militaires nécessaires à la détection et à l'évaluation des menaces à la sûreté maritime et intervenir au besoin; 3. **à renforcer la présence en mer** du Commandement maritime des Forces canadiennes, de la GRC et de la Garde côtière canadienne, et à multiplier les activités de surveillance aérienne du ministère des Pêches et des Océans; 4. **à investir dans des technologies de radiocommunications sécurisées** pour renforcer la capacité de nos flottes civile et navale à communiquer l'une avec l'autre et avec les centres des opérations de sûreté maritime; 5. **à resserrer la collaboration avec les États-Unis** pour renforcer la défense et la sûreté maritimes; 6. **à renforcer à sûreté des ports et autres installations maritimes** par le biais du Programme de contribution à la sûreté des installations maritimes. L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté un nouveau régime de sûreté détaillé, connu sous l'appellation de Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui doit entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2004. Le Code ISPS a pour but d'établir un cadre international de collaboration entre les gouvernements, les organismes gouvernementaux et les entreprises maritimes et portuaires pour détecter et prendre des mesures préventives contre les incidents de sûreté qui touchent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le cadre du commerce international. En tant que ministère directeur, Transports Canada collabore avec d'autres organismes et ministères du gouvernement et le secteur privé à l'adoption et au respect du nouveau Règlement sur la sûreté du transport maritime, de manière à ce que le Canada devienne conforme au Code ISPS de l'OMI d'ici le 1^{er} juillet 2004.

(Suite à la page suivante)

Rôles, responsabilités et structures de gestion
Le gouvernement a institué le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime (GTISM), présidé par Transports Canada, pour qu'il détermine et coordonne les mesures du gouvernement fédéral à l'appui des objectifs du Canada en matière de sécurité publique et de lutte contre le terrorisme dans l'industrie du transport maritime, et qu'il s'acquitte de ses obligations internationales en matière de sûreté maritime. Sous la direction du GTISM, chaque ministère partenaire est responsable de ce qui suit, selon l'annonce faite en janvier 2003 : **Transports Canada :** élaboration de règlements à l'appui des nouvelles prescriptions de l'Organisation maritime internationale – Surveillance et respect de la sûreté maritime (phase I); et Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (qui doit être réalisé avec l'appui de la GRC et du SCRS). **Ministère des Pêches et des Océans/Garde côtière canadienne :** contribue à un plus grand niveau de sensibilisation dans la zone économique exclusive du Canada (EEZ) par un renforcement des activités de surveillance et l'implantation d'un Système d'identification automatique (SIA) terrestre et le renforcement du Système d'identification et de localisation à distance des navires. Par ailleurs, durant la période visée par le rapport, le MPO a renforcé sa présence en mer pour intervenir en cas d'incident de sûreté maritime. Le maintien du LORAN-C, système de radionavigation de longue portée, a permis d'appuyer des initiatives concertées avec les États-Unis. **Citoyenneté et Immigration :** exigence de visas de la part des gens de mer qui montent à bord de navires au Canada (moyennant l'appui du SCRS); renforcement du contrôle des passagers et des équipages. **Sécurité publique Canada :** exercices d'entraînement à la lutte contre le terrorisme. **Agence des services frontaliers du Canada :** installation d'équipements détecteurs de rayonnements dans les principaux ports. **Gendarmerie royale du Canada :** projet national des ports; entraînement de l'équipe d'intervention d'urgence. **Ministère de la Défense nationale :** contribue à une collaboration et à une coordination accrues par la gestion et l'échange d'informations maritimes et à une plus grande sensibilisation à l'aide d'un Réseau de radars haute fréquence à ondes de surface pour assurer la surveillance des régions côtières stratégiques à forte densité de trafic.

(Suite à la page suivante)

Efforts de partenariats	Dépenses prévues (milliers $)		
Partenaires	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**
☐ Ministères et organismes fédéraux :			
• Ministère de la Défense nationale (MDN)	30 000	10 900	1 100
• Transports Canada (TC)	12 500	10 550	9 000
• Ministère des Pêches et des Océans (MPO)	6 500	13 500	10 500
• Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)	3 694	2 894	2 894
• Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS)	2 188	2 188	698
• Gendarmerie royale du Canada (GRC)	1 800	1 900	1 900
• Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)	1 000	1 100	1 000
• Ministère de la Sécurité publique et de la protection civile (SPPC)	200	200	200
☐ Organisations internationales : Organisation maritime internationale (OMI)	—	—	—
Total :	57 882	43 232	27 292

Résultats partagés

Principales activités :

- Sensibilisation au domaine – surveillance et suivi accrus du trafic maritime.
- Réceptivité – moyens supplémentaires pour les interventions d'urgence et appui de la sûreté maritime.
- Protection – englobe les programmes d'autorisation pour les employés du secteur maritime appelés à travailler dans les zones réglementées, les visas que doivent se procurer les gens de mer étrangers qui montent à bord de navires au Canada et les nouveaux équipements de détection dans les ports canadiens pour surveiller les conteneurs.
- Collaboration – renforcement de la coordination et des consultations sur la sûreté maritime.

Le résultat final est d'améliorer la sûreté maritime dans les ports, les voies navigables et les eaux territoriales du Canada.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Fonds de coordination de la sûreté maritime (TC)	Affectation de ressources à l'appui de projets ponctuels ou d'une durée limitée menés par des ministères ou des organismes et qui contribueront à améliorer la coordination des efforts de sûreté maritime entre tous les ministères et organismes fédéraux et avec d'autres juridictions qui s'occupent de sûreté maritime.	Attribution du Fonds de coordination de la sûreté maritime.
SIA et Système d'identification et de localisation à distance des navires (MPO)	• Conception et construction d'infrastructures terrestres pour la mise en œuvre d'un Système d'identification automatique national et d'une capacité d'identification et de localisation à distance des navires; • Les données du SIA et du système à distance seront intégrées dans le système d'information national existant sur la gestion du trafic maritime et seront accessibles au milieu fédéral canadien de la sécurité.	• Approbation définitive du projet obtenue en mai 2004; • Le projet comporte un calendrier de mise en œuvre; son état d'avancement sera un indicatif de son succès.
Vols de surveillance aérienne (MPO)	• Augmenter les heures de patrouille; • Appuyer l'échange d'informations entre les ministères du gouvernement; • Accroître l'interopérabilité.	• Les résultats escomptés prouveront l'utilisation intégrale des heures de vol; • Augmentation du secteur de couverture des données de surveillance; • Pas de recoupement dans la collecte des données.
Visas obligatoires pour les gens de mer qui montent à bord de navires au Canada : • CIC • SCRS	• Baisse importante du nombre de gens de mer qui essaient d'entrer clandestinement au Canada; • Baisse de 90 % des 51 personnes qui se présentent chaque année aux aéroports canadiens comme membres d'équipage; • Baisse de 90 % des 85 personnes interceptées alors qu'elles cherchent à venir au Canada munies de faux papiers.	Information non disponible

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Élaboration des règlements de l'OMI (TC)	Principaux résultats (18 premiers mois) Respect des engagements internationaux du Canada, à savoir les amendements à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et au Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires d'ici juillet 2004, ce qui renforcera grandement la sûreté maritime.	Indicateurs préliminaires : • mesure dans laquelle les engagements internationaux et les priorités de réglementation nationales sont incorporés dans le cadre de réglementation; • mesure dans laquelle les intervenants compétents de l'industrie appuient le cadre de réglementation; • respect des dates de mise en œuvre de l'OMI; • mesure dans laquelle le cadre de réglementation détaillé de sûreté maritime coïncide avec les menaces et les risques.
Exercices d'entraînement à la lutte antiterrorisme (SGC)	• Sensibiliser les intervenants, d'autres ordres de gouvernement et les partenaires étrangers aux moyens et aux dispositifs du gouvernement fédéral pour lutter contre le terrorisme; • Promouvoir des pratiques optimales dans les interventions contre le terrorisme; • Déceler les vulnérabilités et les secteurs passibles d'amélioration et veiller à ce que les dispositions nationales de lutte antiterrorisme soient conformes à l'évolution des menaces; • Tisser des liens serrés entre les organismes qui sont responsables au Canada de la lutte antiterrorisme; • Rassurer les partenaires étrangers sur la capacité du Canada à intervenir avec efficacité en cas d'incident maritime.	Le nombre de participants à l'exercice permettra d'en mesurer le rendement. La rétroaction des participants, qui figurera dans les rapports postérieurs à l'exercice.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Surveillance et application de la sûreté maritime (TC)	• Améliorer la sûreté à bord des navires et dans les installations maritimes en établissant des normes de sûreté minimums.	• Inspections approfondies des navires; • Nombre annuel moyen de plans de sûreté des navires analysés/approuvés; • Nombre annuel moyen de certificats de sûreté des navires analysés/approuvés; • Nombre annuel moyen d'amendements aux évaluations de sûreté des installations maritimes; • Soutien actif de l'industrie pour le nouveau système de sûreté maritime; • Établissement de liens fructueux entre les inspecteurs de la sûreté maritime et les intervenants.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées des installations maritimes	• L'implantation des infrastructures nécessaires au traitement des autorisations d'accès aux zones réglementées des installations maritimes sera terminée d'ici l'automne 2004; • Les autorisations de sécurité des transports seront traitées au rythme de 10 000 par an.	**TC** • Un système Livescan entrera en service dans chacun des ports de Montréal, Halifax et Vancouver; • Les employés qui travaillent à chaque emplacement où est installé un Livescan seront parfaitement qualifiés sur tous les équipements et méthodes; • 10 000 autorisations de sécurité seront traitées chaque année; • Acceptation du programme par les exploitants des installations; • Acceptation du programme par les syndicats. **GRC** Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale nationale au moyen de vérifications, d'évaluations et d'examens de la GRC; 100 % de demandes de TC au CPIC (les activités dépendront des demandes de TC).
Équipements de détection de rayonnements (ASFC)	Information non disponible	Information non disponible
Contrôle des passagers et des équipages (CIC)	Information non disponible	Information non disponible
Radars hautes fréquences à ondes de surface à quatre ou cinq emplacements (MDN)	Établir un réseau de quatre à cinq radars hautes fréquences à ondes de surface (qui seront intégrés dans les deux sites existants).	Multiplication des données de surveillance résultant de la couverture de secteurs stratégiques par les radars à hautes fréquences.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Principaux programmes (projets)	Résultats escomptés	Indicateurs
Projet national des ports (GRC)	• Création de trois équipes nationales d'application des règlements dans les ports (Halifax, Montréal et Vancouver); • Dotation de 8 ETP dans les ports pour renforcer la capacité de surveillance; • Le projet se déroule dans le respect du plan, des délais et du budget; • Les équipes à Vancouver et Montréal sont physiquement situées dans l'installation portuaire et sont entièrement opérationnelles; • L'équipe à Halifax sera physiquement située au port de Halifax à l'automne 2004. L'équipe est également entièrement opérationnelle; • Des équipes de gestion locales sont en place à Halifax, Montréal et Vancouver.	Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale au moyen de vérifications, d'évaluations et d'examens de la GRC.
Entraînement des équipes d'intervention d'urgence (GRC)	• Nouveaux crédits pour l'Équipe d'intervention d'urgence (EIU) chargée d'arraisonner les navires; • Évaluation des besoins d'entraînement. • Élaboration des normes de formation du cours et des lignes directrices nationales, • Formation des instructeurs; • Dispenser la formation d'ici l'exercice 2004-2005.	Les activités seront surveillées localement et à l'Administration centrale au moyen de vérifications, d'évaluation et d'examens de la GRC.

(Suite à la page suivante)

Initiatives horizontales *(suite)*

Dépenses prévues par projet (milliers $)	**2004-05**	**2005-06**	**2006-07**	**Total**
Fonds de coordination de la sûreté maritime (TC)	5 400	3 850	4 000	**13 250**
SIA et Système d'identification et de localisation à distance des navires (MPO)	4 500	11 500	8 500	**24 500**
Vols de surveillance aérienne (MPO)	2 000	2 000	2 000	**6 000**
Visas obligatoires pour les gens de mer qui montent à bord de navires au Canada :				
• CIC	1 000	200	200	**1 400**
• SCRS	98	98	98	**294**
Élaboration des règlements de l'OMI (TC)	1 100	1 000	-	**2 100**
Exercices d'entraînement à la lutte contre le terrorisme (SGC)	200	200	200	**600**
Surveillance et application de la sûreté maritime (TC)	3 900	3 600	3 000	**10 500**
Autorisations des personnes qui travaillent dans les installations maritimes :				
• TC	2 100	2 100	2 000	**6 200**
• GRC	200	200	300	**700**
• SCRS	2 090	2 090	600	**4 780**
Équipements de détection de rayonnements (ASFC)	1 000	1 100	1 000	**3 100**
Contrôle des passagers et des équipages (CIC)	2 694	2 694	2 694	**8 082**
Radars hautes fréquences à ondes de surface dans cinq emplacements (MDN)	1 143	19 000	14 500	**34 643**
Projet national des ports (GRC)	1 100	1 100	1 100	**3 300**
Entraînement des équipes d'intervention d'urgence (GRC)	500	600	500	**1 600**

Personne-ressource
Gerry Frappier, directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence; (613) 990-3651; frappig@tc.gc.ca

5.10 Adresse de nos bureaux

TRANSPORTS CANADA
ADMINISTRATION CENTRALE

Site Web :
www.tc.gc.ca

Adresse postale :
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Renseignements généraux :
Téléphone : (613) 990-2309
Télécopieur : (613) 954-4731

Centre des services de bibliothèque et de recherche :
Téléphone : (613) 998-5128

TRANSPORTS CANADA
BUREAUX RÉGIONAUX

Région de l'Atlantique
95, rue Foundry
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Téléphone : (506) 851-7316

Région du Québec
700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Téléphone : (514) 633-2714

Région de l'Ontario
4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Téléphone : (416) 952-2170

Région des Prairies et du Nord
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : (204) 984-8105

Région du Pacifique
620-800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Téléphone : (604) 666-3518

5.11 Liens pour d'autres précisions

Aviation civile : www.tc.gc.ca/aviationcivile

Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Conseil du Trésor : www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index_f.asp

Cadre de la politique sur les langues officielles : www.tbs-sct.gc.ca/pubs_pol/hrpubs/OffLang/siglist_f.asp#New

Cessions des ports : www.tc.gc.ca/programmes/ports/menu.htm

Comité national canadien de l'Association mondiale de la route (CNC-AIPCR) : www.cnc-piarc-aipcr.ca

Diversité – Faire place au changement : www.tbs-sct.gc.ca/ec-fpac/index_f.asp

Étude sur le partenariat Canada–États-Unis sur la frontière entre l'Ontario et le Michigan : www.partnershipborderstudy.com

Examen de gestion de la Stratégie de développement durable 2001-2003 de Transports Canada : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/strategie0103/menu.htm

Examen de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* : www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm

Fonds pour l'infrastructure frontalière (FIF) et Fonds canadien pour l'infrastructure stratégique (FCIS) : www.infrastructure.gc.ca

Frontières intelligentes : www.dfait-maeci.gc.ca/can-am

Initiatives dans le domaine maritime : www.tc.gc.ca/pol/fr/transport_maritime/menu_f.htm

Initiatives de Transports Canada sur les changements climatiques : www.tc.gc.ca/programmes/environnement/changementclimatique/menu.htm

Initiatives de transport maritime à courte distance : www.tc.gc.ca/POL/FR/transport_maritime/shortseaS_f/menu_f.htm

Lois dans la sphère de responsabilité du ministre des Transports et dont il partage la responsabilité : www.tc.gc.ca/lois-reglements/listedeslois/menu.htm

Normes sur les transporteurs routiers : www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm

Liens pour d'autres précisions *(suite)*

Plan de gestion des sites contaminés :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/sitescontamines/menu.htm

Plan sur les systèmes de transport intelligents : www.its-sti.gc.ca

PSIR – Volet construction routière : www.tc.gc.ca/PSIR/menu.htm

PSIR – Volet intégration du réseau national – Postes frontaliers et études :
www.tc.gc.ca/pol/fr/brochuref/crossingsf.htm

Rapports d'étape de Transports Canada sur le développement durable :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/menu.htm

Sécurité maritime : www.tc.gc.ca/securitemaritime/TP/TP13595/2002/menu.htm

Sécurité routière : www.tc.gc.ca/securiteroutiere/vision/2002/menu.htm

Stratégie de développement durable 2004-2006 de Transports Canada :
www.tc.gc.ca/programmes/environnement/dd/sdd0406/menu.htm

Surveillant indépendant du système de transport du grain : www.quorumcorp.net

Index

A

Administrations portuaires du Canada · 24
Aliénation des wagons-trémies affectés au transport du grain · 10
Assurance-responsabilité de tiers découlant des risques de guerre · 8
Aviation civile · 39

C

Cadre politique et projets intermodaux · 9
Cession des aéroports hors RNA · 16
Cession des ports · 23
Changement climatique · 48
Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien · 8
Comité consultatif sur les transports accessibles · 12
Culture de sécurité · 36

D

Déclaration sur une frontière intelligente · 18, 32
Direction 2006 · 6, 38

E

Espace occupé par les ministères et organismes fédéraux · 14
Étude sur les aéroports régionaux et les petits aéroports · 9
Étude sur les services à la navigation maritime · 26
Études sur le choix modal pour les marchandises et les passagers · 9
Évaluation environnementale stratégique · 52
Examen de la politique sur les loyers aéroportuaires · 14

F

Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS) · 19
Fonds sur l'infrastructure frontalière (FIF) · 19

G

Gestion des baux · 14
Gestion des ponts fédéraux · 22
Gouvernement en direct · 59

I

Initiative en matière d'efficacité et de technologies du transport des marchandises (IETTM) · 50
Initiatives de réglementation · 84
Initiatives de transport maritime à courte distance · 11
Initiatives du cadre directif · 7
Initiatives sur l'air pur · 52
Innovation et partenariats · 27

L

La prochaine vague 2003-2010 · 40
Législation des aéroports · 13
Libéralisation des accords bilatéraux de transport aérien · 7
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale · 17
Loi de 1987 sur les transports routiers · 10, 33
Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses · 34, 44
Loi maritime du Canada · 25

Loi sur la marine marchande du Canada · 36
Loi sur la sécurité des véhicules automobiles · 33
Loi sur la sécurité publique 2002 · 42
Loi sur l'aéronautique · 85

N

Normes sur les transporteurs routiers · 9

P

Perfectionnement des compétences · 28
Plan sur les systèmes de transport intelligents · 31
Politique sur le transport aérien international · 8
Postes frontaliers et études · 18
Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 15
Programme de traversiers · 24
Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) · 16
Programmes d'infrastructures (routes, transports en commun et frontières) · 19
Programmes environnementaux · 51
Projets de recherche · 12
Protection de l'environ~ement physique · 45

R

Recherche et développement · 29
Réforme des lois et des règlements · 33

S

Sciences et technologies · 29
Sécurité ferroviaire · 38
Sécurité maritime · 40
Si'e contaminés · 52
Stratégie de développement durable · 47
Sûreté aérienne · 42
Sûreté des transports · 41
Sûreté maritime · 43
Sûreté multimodale · 44
Surveillance du secteur du transport aérien · 7
Surveillance indépendante du système de transport du grain · 10
Systèmes de transport intelligents · 19, 27, 71

T

Transport aérien · 7, 13
Transport des marchandises dangereuses · 44
Transport maritime · 10, 23
Transports accessible · 11
Transports de surface · 9, 16

V

Vision sécurité routière 2010 · 37
Voie maritime du Saint-Laurent · 25
Vol 2005 · 39